PL ISSN 0137-866x ● Nr ind. 37606

SP

Skrzydła Warmii i Mazur — str. 3

HURRICANE Mk I — str. 13

40 lat temu

ATAK NUKLEARNY NA MIASTA JAPONII — str. 8—10

31 ● (1758) ● 1985-08-04 CENA 30 zł

SKRZYDLATA POLSKA

Polski PZL-110 Koliber w nowych barwach. Zdjęcie: Lech Zielaskowski

Z LOTU PO KRAJU

KRZYŻ GRUNWALDU DLA WARKI

Warka, z imieniem której związany jest pierwszy lot bojowy pilotów 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" (1943-08-23), była 20 lipca br. miejscem podniosłej uroczystości. Rada Państwa nadała miastu, w uznaniu wybitnych zasług bojowych jej mieszkańców w walce z hitlerowskim najeźdźcą — Order Krzyża Grunwaldu III klasy.

Uroczystość odbyła się przed Pomnikiem Bohaterskich Lotników Polskich Walczących na Wszystkich Frontach II Wojny Światowej. Przybyli na nią m.in. przedstawiciele władz polityczno-administracyjnych województwa radomskiego z I sekretarzem KW PZPR w Radomiu **Bogdanem Prusem**, który dokonał aktu dekoracji sztandaru miasta i gminy Warki Orderem Krzyża Grunwaldu III klasy. Przed pomnikiem złożono wieńce i kwiaty. Nad nim przeleciał klucz MiG-ów 21 prowadzony przez mjr. pil. **Andrzeja Stachurskiego.**

Na uroczystość przybyli: dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju — gen. dyw. **Longin Łozowicki**, szef sztabu Wojsk Lotniczych — gen. bryg. pil. **Jerzy Zych** weterani pułku „Warszawa" — pułkownicy: **Edward Chromy, Kazimierz Gotówko, Stefan Łazar, Jan Okulicz, Mieczysław Podgórski, Konstanty Semkow**. Licznie zgromadzili się mieszkańcy miasta i okolic.

GRATULACJE OD PREZESA AEROKLUBU PRL

Z okazji jubileuszu „Skrzydlatej Polski" (55-lecia i 40-lecia w PRL) prezes Aeroklubu PRL, gen. bryg. pil. dr **Władysław Hermaszewski**, nadesłał do zespołu redakcyjny list gratulacyjny wraz z życzeniami, w którym czytamy m.in.: „Skrzydlata Polska" była w tym okresie nieodłączną towarzyszką wszystkich naszych lotniczych poczynań. Szeroką informacją i ciekawą publicystyką o lotnictwie w kraju i na świecie rozwijała zainteresowania młodzieży, pogłębiała wiedzę lotników. Popularyzując na swych łamach zagadnienia historii, rozwoju i aktualnej działalności lotnictwa sportowego, wspierała, satysfakcjonowała, pozwalała cieszyć się sukcesami, pomagała krytyczną uwagą usuwać braki i niedociągnięcia w szkoleniu lotniczym, w patriotyczno-obronnym wychowaniu młodzieży, w sporcie i pracy — wysoko to cenimy i serdecznie dziękujemy za zaangażowanie Zespołu Redakcyjnego w problematykę działalności Aeroklubu PRL."

Dziękujemy.

MODELARSKI REKORD ŚWIATA

Grzegorz Peszke, modelarz Aeroklubu Podkarpackiego, ustanowił swym modelem 1985-05-28 w Nowym Żmigrodzie (woj. krośnieńskie) rekord świata w odległości przelotu w linii prostej w kategorii modeli zdalnie kierowanych z napędem elektrycznym (ze źródłem zasilania wielokrotnego użytku) rezultatem — 6 929 m. Wynik ten jest lepszy od poprzedniego rekordu świata należącego do Walerego Miakinina (ZSRR). Dokumentacja rekordu przesłana została do zatwierdzenia przez FAI. (zs)

W 60-LECIE OFICERSKIEJ SZKOŁY LOTNICZEJ W GRUDZIĄDZU

Klub Międzynarodowej Prasy i Książki w Grudziądzu zainaugurował 7 maja br. obchody 60. rocznicy założenia w Grudziądzu pierwszej w kraju oficerskiej szkoły lotniczej, która kontynuowała swą działalność w latach 1925—1927. Prelekcję na ten temat wygłosił działacz Aeroklubu Grudziądzkiego, **Roman Mechliński**, w której podkreślił udział grudziądzkich lotników w II wojnie światowej.

KMPiK wspólnie z Oddziałem PTTK w Grudziądzu organizuje w listopadzie br. V Sejmik Krajoznawczy poświęcony tradycjom byłej oficerskiej szkoły lotniczej w Grudziądzu.

POŻAR ŚMIGŁOWCA ROLNICZEGO

15 lipca br. we wsi Rymkowice, gmina Żurawina, woj. wrocławskie, na terenie Stacji Hodowli Roślin Polwice, w czasie ładowania nowozem sztucznym śmigłowca, ładowarka uderzyła w śmigło maszyny. Wybuchł pożar, który zniszczył śmigłowiec należący do Zakładu Eksploatacji i Usług Śmigłowcowych w Świdniku. Straty wynoszą ponad 9 mln zł. Ofiar w ludziach nie było. Dochodzenie prowadzi Rejonowy Urząd Spraw Wewnętrznych w Strzelinie.

W SKRÓCIE

● Miło nam powiadomić o odznaczeniach pracowników naszej redakcji: Ewa Graczyk odznaczona została Brązowym Krzyżem Zasługi, a red. Tadeusz Malinowski Medalem 40-lecia Polski Ludowej.

● Ppłk Władysław Koźmiński z WKS Śląsk we Wrocławiu wykonał 28 czerwca br. swój pięciotysięczny skok ze spadochronem z samolotu. Skok nastąpił z wysokości 5 000 m.

● Z udziałem 9 ekip, w tym m.in. zawodników z Bułgarii, Szwajcarii i Północnej Grupy Wojsk Armii Radzieckiej, odbyły się w lipcu we Wrocławiu XI Międzynarodowe Zawody Spadochronowe o Błękitną Wstęgę Odry. Wyniki w następnych numerach.

● Na lotnisku Aeroklubu Lubelskiego rozegrano w dniach 18—24 lipca br. XVII międzynarodowe spadochronowe mistrzostwa Lublina, nad którymi patronat objął prezydent miasta.

Lotnicze lato '85 w Krośnie nad Wisłokiem. Lipcowy obóz przysposobienia lotniczego zorganizowany przez Kuratorium Oświaty i Wychowania w Krośnie wspólnie z Aeroklubem Podkarpackim — Centrum Wyszkolenia Spadochronowego.
Zdjęcie: Bernard Koszewski

WYDAWNICTWA

STANISŁAW SKALSKI — **CZARNE KRZYŻE NAD POLSKĄ.** Wydawnictwo MON — 1985. Wydanie VIII. Str. 184, cena 100 zł, nakład 70 000 + 280 egz.

ANDRZEJ MORGAŁA — **SAMOLOTY W POLSKIM LOTNICTWIE MORSKIM.** Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — 1985. Biblioteczka Skrzydlatej Polski (tomik 27). Str. 180, cena 170 zł, nakład 29 800 + 200 egz.

ANDRZEJ MARKS — **OJCOWIE KOSMONAUTYKI.** Książka i Wiedza — 1984. Str. 192, cena 100 zł, nakład 29 650 + 350 egz.

TADEUSZ MALINOWSKI — **LOTNICY ŚWIATA.** Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — 1985. Biblioteczka Skrzydlatej Polski (tomik 28). Str. 254 + 10 tablic barwnych, cena 240 zł, nakład 39 800 + 200 egz.

ZMARLI

12 czerwca 1985, w wieku 86 lat, **LUDWIK RADYŃSKI,** kpt. obs. w st. spocz., absolwent Oficerskiej Szkoły Obserwatorów Lotnictwa (1924), oficer 5 pułku lotniczego w Lidzie, uczestnik Wojny Obronnej Polski 1939 i ruchu oporu na Wileńszczyźnie, wykładowca OSL w Dęblinie (1945—1947), członek ZBoWiD, Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa, odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

18 czerwca 1985, w wieku 57 lat, ppłk **STANISŁAW ROSICKI,** zasłużony oficer Wojsk OPK, odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski i innymi.

19 czerwca 1985, w wieku 54 lat, **EDMUND OSIŃSKI,** zasłużony działacz lotnictwa sportowego, długoletni kierownik wydziału kół lotniczych i modelarstwa w Biurze ZG Aeroklubu PRL, wielokrotny mistrz Polski w modelarstwie lotniczym; odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi, złotą odznaką Zasłużonego Działacza Kultury Fizycznej i innymi.

20 czerwca 1985 śmiercią lotnika, w wieku 24 lat, **WOJCIECH RUGE,** pilot Aeroklubu Tatrzańskiego w Nowym Targu.

Z LOTU PO ŚWIECIE

● **NRD.** W lipcu br. minęło 30 lat od powołania przez Radę Ministrów przedsiębiorstwa transportu powietrznego, które od września 1963 przyjęło nazwę Interflug. Pierwszym stałym połączeniem stała się otwarta 1956.02.04 linia Berlin — Warszawa. Dziś samoloty Interflugu wykonują regularne rejsy do 50 miast w 36 krajach, a łączna długość sieci linii lotniczych wynosi 145 000 km. NRD ma 56 międzynarodowych porozumień o komunikacji lotniczej, w 31 miastach 27 krajów znajdują się biura Interflugu. W 1984 przewieziono 1,4 mln pasażerów. 1 maja br. przedsiębiorstwo odznaczone zostało Orderem Złotej Gwiazdy Przyjaźni Narodów, dyrektor Kurt Zube otrzymał Order Sztandaru Pracy II klasy.

● **FAI.** Międzynarodowa Komisja Szybowcowa FAI postanowiła przyznać Medal Lilienthala za 1984 australijskiemu pilotowi szybowcowemu C.E. Wallingtonowi. Lata on od 1952 i dał się poznać jako autor prac z dziedziny meteorologii szybowcowej oraz kierownik wielu zawodów; był m.in. dyrektorem mistrzostw świata 1974 w Waikerie i przewidziany jest na dyrektora szybowcowych mistrzostw świata w Australii w 1987.

● **FRANCJA.** Air France zamówił 25 sztuk aerobusów A.320 i złożył opcję na dalsze 25 samolotów tego typu.

● **USA.** Amerykański samolot-cysterna KC-10 przeleciał bez międzylądowania trasę 14 446 km, z Arabii Saudyjskiej do Riverside w Kalifornii. Podczas startu miał na pokładzie w zbiornikach 159 840 dm³ paliwa, po wylądowaniu pozostało jeszcze 19 212 dm³, co by wystarczyło na dwie godziny lotu.

● **FINLANDIA.** Zakłady lotnicze Valmet zawarły umowę z amerykańską firmą Avtek Corp. na produkcję na licencji dwusilnikowego samolotu handlowego Avtek-400. Pierwszy prototyp tej maszyny lata od września 1984, drugi ma być gotowy do lotu w trzecim kwartale br., uzyskanie urzędowego świadectwa zdolności do lotu dla samolotu planuje producent w 1986.

● **RUMUNIA.** Linie lotnicze Tarom obsługują swymi samolotami ponad 100 000 km linii w sieci międzynarodowej i 10 000 km w sieci krajowej. Samoloty Il-62M latają z Bukaresztu m. in. do Pekinu, Singapuru i Nowego Jorku, Tu-154 na Bliski Wschód i do Afryki.

● **ChRL.** Jak poinformowała agencja Xinhua, Chiny zakupiły w Związku Radzieckim 17 samolotów Tu-154MS. Pierwszą z nowo zakupionych maszyn dostarczono w lipcu, pozostałe będą przetransportowane kolejno do 1986.

● **INDIE.** Dokonana w ośrodku badań jądrowych w Bombaju analiza dwóch „czarnych skrzynek" samolotu Air India B.747, który 23 czerwca br. uległ katastrofie nad Atlantykiem powodując śmierć 329 pasażerów i członków załogi, potwierdziła hipotezę o sabotażu, czyli zamachu.

● **WIELKA BRYTANIA.** W Wigan-Manchester przeprowadzono mistrzostwa Europy modeli latających na uwięzi. Startowali modelarze z 18 krajów. W klasie modeli prędkich F2A ekipa polska w składzie: Andrzej Rachwał, Tomasz Chojnacki i Grzegorz Nowakowski, zajęła drużynowo trzecie miejsce, zdobywając tytuł II wicemistrzów Europy.

● **RFN.** W 1984 Lufthansa przewiozła 15,3 mln pasażerów przy średniej wykorzystania miejsc 66,3%. 116 samolotów latało regularnie do 135 miast w 73 krajach. Zatrudnienie: 32 535 pracowników.

● **IZRAEL.** Ostatni z samolotów B.707 wycofany został przez towarzystwo EL AL z regularnych rejsów. Maszyna ta, zakupiona w 1961, przeleciała 58 mln km w czasie 61 228 godzin. Obecnie służy personelowi latającemu i naziemnemu jako samolot treningowy.

● **JUGOSŁAWIA.** W Subotycy odbyły się w pierwszej połowie lipca szybowcowe mistrzostwa Europy kobiet. W klasie standard, pierwsze miejsce zajęła Francuzka Christine Maroko — 7 821 pkt., przed swą rodaczką Marie Francoise Gavaret — 7 666 pkt., trzecia była Węgierka Maria Bolla — 7 357 pkt. W klasie 15-metrowej zwyciężyła Gisela Weinreich (RFN) — 7 671 pkt., przed Georgette Litt (Belgia) — 7 424 pkt. i Marią Kisarovą (CSRS) — 7 300 pkt.

● **KOREA POŁUDNIOWA.** Towarzystwo Korean Airlines zamówiło za sumę 150 mln dolarów sześć samolotów MD-12.

● **RFN.** Lufthansa wznowiła połączenie z Bagdadem, po przerwie trwającej od 31 maja br., spowodowanej zaostrzeniem konfliktu iracko-irańskiego. Na razie przewiduje się jeden rejs tygodniowo.

● **FRANCJA.** Na trzech paryskich lotniskach, Charles de Gaulle, Orly i Le Bourget, w 1984 odprawiono 31,2 mln pasażerów, co pod tym względem stawia Paryż na drugim miejscu w Europie, tuż za Londynem, a na siódmym miejscu na świecie.

ASTRONAUTYKA

● W Akademii Nauk ZSRR utworzono w 1985 nowy Wydział Informatyki, nauki o przetwarzaniu informacji. Jej metody wprowadzone najpierw w mechanice i atomistyce służą obecnie różnym dziedzinom życia gospodarczego i naukowego.

● Według oficjalnych danych francuskich z maja 1985 Francja współpracuje w 1985 z ZSRR w programach astronautycznych: Gamma (promieniowanie gamma w galaktyce; Spectre-2, start w 1986); Spectre-2 (źródła promieniowania X i gamma w galaktyce i poza nią); Sursauts Gamma (lokalizacja triangulacyjna źródeł gamma); Prognoz-85 (badania śladów wodoru i środowiska międzyplanetarnego); Signe-4 (astronomia submilimetrowa); Interball (zależności: wiatr słoneczny — magnetosfera — jonosfera); Phobos (badania jonosferyczne i atmosferyczne Marsa i jego satelity Phobos); Wega (zrealizowane już badania Wenus oraz lot na spotkanie komety Halleya); Sigma (kartografia źródeł gamma w galaktyce i poza nią przy użyciu teleskopu z fotopowielaczem i kamery; start w grudniu 1987 na pokładzie satelity ZSRR). Poza tym: eksperymenty z dziedziny technologii materiałowej i biologii kontynuowane we współpracy na pokładzie załogowych statków kosmicznych ZSRR.

● Według prognoz naukowych w 1985—1990 będą już działały narodowe i międzynarodowe globalne systemy nawigacji satelitarnej. Dla przykładu: sieć 18 satelitów ustawionych na orbitach 200 km, nachylonych 63° — zapewni określanie współrzędnych obiektów naziemnych i kosmicznych z dokładnością do 15 m, prędkości — do 1 m/s, czasu rzeczywistego — do 1 ns.

● W ZSRR ukazał się „Zbiór fantastyki naukowej" (216 str.). Autorzy radzieccy i zagraniczni (także inżynierowie). Tematyka: podróż w czasie, spotkania z innymi cywilizacjami itp. A także książka „Kosmos i zdrowie" (144 str.) o wpływie zjawisk kosmicznych na ludzi, zwierzęta i rośliny ziemskie.

● Francja współpracuje w 1985 z USA (NASA) w realizacji programów: Ulysse (badania helisfery), Space Telescope, Galileo (badanie Jowisza), Jupiter 3 (wyposażenie astronomiczne balonu USA do spektrometrii stałych i obrazowych źródeł promieniowania gamma), ATRC (dokładne obrazowanie Słońca, Winter UARS (jednoczesny pomiar wiatrów i temperatur na wysokościach 85 i 250 km oraz badania składu chemicznego górnej atmosfery), Lidar (U-2) wykorzystanie lidaru w samolocie wysokościowym U-2 do pomiaru pionowego warstw ozonu, pary wodnej, dwutlenku azotu, pierwiastków OH i termodynamicznych parametrów powietrza), Crustal Dynamics ((badania dynamiki Ziemi i mechanizmu jej trzęsień), Poseidon (program badania ogólnej cyrkulacji oceanicznej), Medoc-2 (badania zmian biegunowych i lokalizacja punktów geodezyjnych — sieci stacji Tranet), Ecume N (nocne spektroobrazowanie programowalne), Erbe Sage (bilans radioaktywności ziemskiej), GGS (badania magnetosferyczne). Loty załogowe: już zrealizowany pierwszy lot astronauty francuskiego w Space Shuttle, Mephisto (eksperyment do badań ciekawych zjawisk krzepnięcia tworzyw na Ziemi i orbicie), As de Coeur i Escope (doświadczenia fizjologiczne oraz sercowonaczyniowe). Programy użytkowe: Teledetekcja Ziemi (Landsat, Nimbus), Meteorologia (Argos i NOAA).

SKRZYDŁA WARMII i MAZUR

AEROKLUB

Powstanie i rozwój lotnictwa cywilnego na Warmii i Mazurach nie byłoby możliwe bez ofiarnej pracy ludzi zafascynowanych lotnictwem oraz bezpośredniej pomocy miejscowego społeczeństwa. Już 12 września 1946 utworzono Aeroklub Olsztyński. Równolegle też przystąpiono do porządkowania lotniska, zakupu materiałów na budowę hangaru oraz naprawy budynku aeroklubu, który służy po dziś dzień. W miesiąc później od powstania aeroklubu wylądował na lotnisku pierwszy samolot Po-2 (SP-ADT). Pionierski, jakże trudny etap budowy lotnictwa cywilnego na prastarych ziemiach polskich został zapoczątkowany.

Nim aeroklub przystąpił do działalności statutowej — systematycznego szkolenia i treningu lotniczego — wybudowano hangary, zorganizowano warsztat, sporządzono sposobem gospodarczym wyciągarkę, uporządkowano zaplecze, otrzymano kolejne samoloty i szybowce, a lotnisko uzyskało oświetlenie do lotów nocnych. Do końca lat czterdziestych, poza działalnością sportową, aeroklub gościł na swym lotnisku wielu znakomitych pilotów cywilnych i wojskowych, między innymi z okazji pokazów lotniczych, zawodów szybowcowych oraz kursu akrobacji samolotowej.

Po trzyletnim występowaniu pod nazwą Samodzielnego Ośrodka Treningowego Ligi Lotniczej (1950—1952), aeroklub wrócił na krótko do swej dawnej nazwy, aby pod koniec 1956 — w wyniku utworzenia Aeroklubu PRL — przekształcić się w Aeroklub Warmińsko-Mazurski. Zmiana nazwy podyktowana była powrotem do dawnych tradycji aeroklubu sięgających 1946, przy jednoczesnym związaniu swej działalności sportowej nie tylko z miastem, ale z całym regionem.

Za rok aeroklub będzie obchodził 40-lecie swej działalności. „Jubileusz ten — jak powiedział nam organizator poczynań lotniczych w Olsztynie, długoletni kierownik aeroklubu, instruktor pilot Władysław Sitarski — chcemy wykorzystać do przypomnienia i jednocześnie zaprezentowania naszej obecności na Warmii i Mazurach. Powołaliśmy komitet wykonawczy tych obchodów, zamierzamy wydać monografię aeroklubu, planujemy spotkania z działaczami i seniorami, publikacje w prasie, zawody lotnicze, imprezy towarzyszące, pokazy lotnicze z udziałem lotnictwa wojskowego, a ponadto przygotujemy wiele atrakcyjnych niespodzianek lotniczych. Poprzez naszą działalność chcemy przybliżyć jeszcze bardziej lotnictwo społeczeństwu, a szczególnie młodzieży".

W drugiej połowie lat siedemdziesiątych nastąpiła stabilizacja działalności aeroklubu, który ma już swych kolejnych wychowanków w zarządzie i wśród pracowników zawodowych. Szefem wyszkolenia od niedawna jest mgr inż. pil. Leszek Koścień, a zastępcą kierownika do spraw społeczno-wychowawczych Wiesław Moczulski, poprzedni szef wyszkolenia; szefem technicznym natomiast Włodzimierz Przybyła, były pilot sanitarny, który ze względu na warunki zdrowotne zmienił kwalifikacje. Członkowie aeroklubu w ostatnich latach odnieśli wiele sukcesów sportowych, a ich nazwiska znane są w kraju (złote odznaki szybowcowe z trzema diamentami zdobyli: Tadeusz Farsiewicz, Mirosław Królikowski, Eugeniusz Fuchs, Jerzy Snitko i Grzegorz Walczak). Zarówno piloci szybowcowi, jak i samolotowi zostali członkami kadry narodowej, a ostatnio Ewa Bikowska startowała w szybowcowych mistrzostwach Polski.

Aeroklub Warmińsko-Mazurski zajął w klasyfikacji ogólnopolskiej za rok 1984 13. miejsce na 42 aerokluby. I tutaj refleksja: zajęte miejsce, to efekt pracy ludzi ofiarnych i bardzo silnie związanych z lotnictwem sportowym, przede wszystkim tych, którzy mimo atrakcyjnych propozycji innego zatrudnienia pozostali wierni aeroklubowi do dzisiaj. Przykładem ludzi oddanych bez reszty aeroklubowi mogą być dwaj doświadczeni mechanicy lotniczy pracujący nieprzerwanie: Zygmunt Trojanowski (od 1952) i Ryszard Kapuściński (od 1956).

PIERWSI W LOTACH RATOWNICZYCH

Na wiele lat przed utworzeniem Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Olsztynie, piloci miejscowego aeroklubu świadczyli usługi ratownicze, dostosowując samolot do przewożenia chorych. Drogą publicznego plebiscytu zorganizowanego na łamach „Życia Olsztyńskiego" nadano mu imię „Baśka". Latali więc piloci aeroklubu „Baśką" i ratowali życie ludzkie. Aż nadszedł rok 1956, kiedy to Wacław Bernatowicz, były pilot rozprowadzający samoloty w Afryce od Takoradi aż po Kair, a nawet latający do Indii, przystąpił do zorganizowania Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Olsztynie. Nie tylko sława wojenna, ale wyróżniający się udział w Krajowych Zawodach Lotniczych (m. in. zajął 1 miejsce z nawigatorem Lechem Dunajewskim), duża aktywność sportowa i społeczna sprawiły, iż powierzono mu to ważne zadanie.

Miał szczęście Wacław Bernatowicz do latania, do ludzi, których przyjmował do pracy w zespole, którym kierował, ale nie miał szczęścia do zbudowania siedziby zespołu, którą sobie wymarzył. Przez wiele lat siedzibą zespołu był wóz cyrkowy, tyle że nie na kołach, lecz na palach.

Po Wacławie Bernatowiczu kierował zespołem Sławomir Delekta; też walczył o hangar z całym zapleczem, podobnie jak jego poprzednik, ale bezskutecznie. W 1980 odszedł na zasłużoną emeryturę. Na krótko przed jego odejściem zespół był o przysłowiowy włos od podpisania zgody na budowę swej siedziby na lotnisku, ale... stało się inaczej. Od 1 stycznia 1980 zespołem kieruje Jan Nałęcz, pilot pracujący w zespole od listopada 1970. W okresie ponad pięciu lat czynił trzykrotnie starania o uzyskanie zgody i pomoc finansową w budowie siedziby zespołu na lotnisku. Jak na razie starania te są bezskuteczne. Co prawda nie ma już wspomnianego wozu, a zespół mieści się w trochę lepszych warunkach niż poprzednio. Sądzimy, że wojewoda olsztyński, któremu w sferze świadczonych usług podlega zespół, zainteresuje się potrzebami Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Olsztynie.

W zespole pracuje trzech pilotów: oprócz wspomnianego już kierownika Jana Nałęcza, Seweryn Delekta (syn poprzedniego kierownika zespołu, latający od 12 lat) i Mirosław Gowkielewicz (od stycznia 1982) oraz czterech techników: szef mechaników Paweł Kozicki, Waldemar Kozłowski (mający licencję pilota zawodowego i w nagłych przypadkach także wykonujący loty sanitarne), Waldemar Nałęcz i Mirosław Wysocki. Zespół dysponuje trzema samolotami i dwoma śmigłowcami. W okresie wprowadzania w Olsztynie śmigłowców (1975) ówczesny kierownik zespołu opieki zdrowotnej dr Janusz Wawszkiewicz jako pierwszy uruchomił śmigłowiec reanimacyjny z pełnym wyposażeniem.

Piloci zespołu latają do Białegostoku, Warszawy, Gdańska, Łodzi, Szczecina i Katowic. Na ogół wykonują loty pilne i ratownicze. „Przeciętnie dokonujemy 450—500 usług sanitarnych rocznie — mówi kierownik zespołu pil. Jan Nałęcz. — Przeprowadzamy najwięcej lotów ratowniczych w kraju, czyli 30% wszystkich świadczonych przez nas usług. Nie mamy w Olsztynie Akademii Medycznej, ani też szpitali o najwyższym standardzie wyposażenia i dlatego też naszych pacjentów musimy transportować do klinik specjalistycznych w innych miastach".

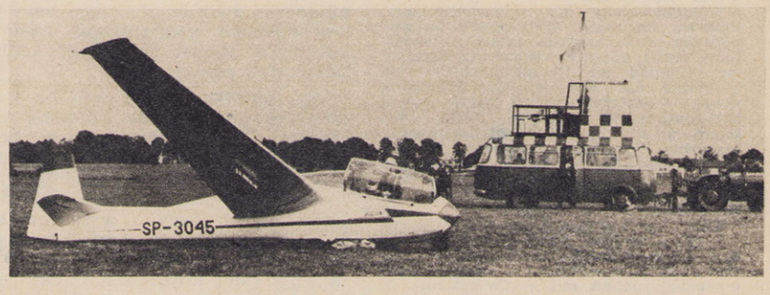
Od siebie dodajmy, że tylko niektóre zespoły sanitarne w Polsce osiągają 15—18% lotów ratowniczych; zespół olsztyński przeprowadza ich dwukrotnie więcej. Nieprzypadkowo działalność zespołu zaczęliśmy od sprawy zaplecza. Najbardziej jego brak odczuwają mechanicy, którzy bez względu na pogodę w okresie całego roku, a szczególnie w zimie, pracują w bardzo trudnych warunkach przy powierzonym im sprzęcie. Wykazali już wielokrotnie, że można na nich liczyć. Kochają lotnictwo, pracują dla niego blisko 30 lat i chcieliby mieć po tak wielu staraniach swój obiekt z prawdziwego zdarzenia, m. in. taki jaki ostatnio otrzymał zespół poznański.

ROLNICY CZEKAJĄ NA SAMOLOT

Przez kilka lat piloci Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego świadczyli usługi na rzecz rolnictwa i leśnictwa — prowadzili opryski roślin, wysiewali nawozy, walczyli ze szkodnikami leśnymi. Istniał wówczas Oddział Lotniczego Zespołu Usług Agrolotniczych, który był składową częścią Aeroklubu WM. Ponadto piloci patrolowali obszary leśne w czasie zagrożenia pożarowego, spieszyli z pomocą mieszkańcom terenów zagrożonych powodzią.

Po przekazaniu przez Aeroklub PRL przemysłowi lotniczemu usług agrolotniczych, powstał w Olsztynie Oddział Zakładu Usług Agro-

DOKOŃCZENIE NA STR. 6



Powyżej: organizator i pierwszy kierownik Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Olsztynie instr. pil. Wacław Bernatowicz. Z prawej u góry: szybowiec Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego. Z prawej: siedziba aeroklubu.

Zdjęcia: archiwum

FERIHEGY

Korespondencja z Węgier

Gdy ktoś — komu leży na sercu troska o rozwój polskiego lotnictwa cywilnego, a w tym komunikacyjnego — wystartuje w podróż powietrzną z Warszawy do Londynu, Moskwy, Paryża, bądź Frankfurtu i potem znów wróci na Okęcie — musi mu się zrobić przykro. Zwłaszcza jeśli wie, że od lat co najmniej dziesięciu gotowa już jest makieta oraz założenia techniczno-ekonomiczne nowego międzynarodowego dworca lotniczego w Warszawie, czyli tzw. Okęcia II.

Ale cóż tam Londyn, Moskwa, Paryż czy Frankfurt. Wystarczy znaleźć się w praskim porcie Ruzyne, bądź budapeszteńskim Ferihegy, aby naocznie stwierdzić, że jednak Czesi i Węgrzy nie muszą się wstydzić, potrafili bowiem zadbać o rozwój swoich lotniczych okien na świat.

Wylądowaliśmy na budapeszteńskim lotnisku Ferihegy. Mój współtowarzysz podróży z sąsiedniego fotela w samolocie śledzi bacznie wskazówki zegarka. Równiuteńko po 15 minutach — nie specjalną dla VIP-ów, lecz normalną drogą — jesteśmy już, z całym swym bagażem, przed dworcem. Przed wyjściem z dworca jakiś zdenerwowany podróżny (a jakże — również Polak!) zdążył nas jeszcze spytać potrząsając dopiero co odebraną walizką:

— A gdzie odprawa celna? Co się tu dzieje!

Ktoś mu uprzejmie wyjaśnił, że to już po wszystkim. Pokiwał niedowierzająco głową i szybko się oddalił z miną człowieka niespodziewanie usatysfakcjonowanego ponad miarę. Co prawda ja też ani się spostrzegłem jak przekroczyliśmy „zieloną linię" kontroli celnej.

Z informacji uzyskanej potem w zarządzie portu, dowiedziałem się co prawda, że w godzinach wzmożonego ruchu trwa to nieco dłużej, ale i tak nie zredukowało to ani o jotę mych smutnych refleksji na temat Okęcia.

Międzynarodowy dworzec lotniczy (Węgrzy nie mają krajowej komunikacji lotniczej) Budapeszt-Ferihegy oddany został do eksploatacji w 1950. O całych 19 lat wcześniej od warszawskiego MDL-u. Za to warszawski MDL był już wtedy trzykroć mniejszy i trzykroć mniej funkcjonalny. Myśmy, z właściwym sobie brakiem wyobraźni i myślenia kategoriami ekonomicznymi, obliczyli swój MDL na 750 tys. pasażerów rocznie (w roku 1969!), Węgrzy zaś (w roku 1950!) obliczyli swój na 2 mln. I właśnie aktualnie przekraczają tę granicę (myśmy swoją przekroczyli już w 1975!). Co robią w tej sytuacji, albo raczej — co w związku z tym do tej pory Węgrzy już zrobili?

Odpowiedź nasuwa się tylko jedna: zrobili akurat tyle, ile w każdym cywilizowanym kraju powinno się zrobić. A konkretnie?...

Idźmy po kolei...

Projekt budowy Okęcia II zrodził się (z konkretną podkładką dokumentacyjną) w pierwszej połowie lat siedemdziesiątych. Dokładnie w tym czasie, gdy Węgrzy — podobnie jak nasi futurolodzy od komunikacji lotniczej — zaczęli postulować rozbudowę swego portu lotniczego. Tylko, że u nich poszło to inaczej. Już w 1977 rząd węgierski zaakceptował rozbudowę i modernizację budapeszteńskiego portu lotniczego z nowym terminalem włącznie.

Przystąpiono do roboty w 1978, nawet bez specjalnego pośpiechu, albowiem dworzec dotychczasowy z powodzeniem gwarantował średni, europejski poziom obsługi ok. 2 mln pasażerów rocznie.

Nie rzucono się od razu na budowę samego dworca. Oddanie go (jesienią br.) do eksploatacji, będzie tylko tym najefektowniejszym akordem wieńczącym całe dzieło rozbudowy i modernizacji portu. Może się to komuś wydać mało wiarygodne, ale to fakt niezbity: sam dworzec lotniczy, to tylko 20% kosztów całej inwestycji; buduje go wyspecjalizowana w tej dziedzinie firma austriacka za cenę 35 mln dolarów (cała inwestycja = 10 mld forintów), a więc za tyle, ile kosztuje, nie najwyższej już klasy, współczesny samolot komunikacyjny.

Austriacy najwyraźniej nie lubią pokazywania rzeczy jeszcze przez siebie nie wykończonych. Przeto nie można było zwiedzić samego dworca. Ale z informacji, jakich udzielił przedstawiciel Zarządu Portu Karoly Santh, łatwo się zorientować, co to będzie. Będzie to więc dworzec o przepustowości ok. 2,2 mln pasażerów rocznie; pomyślany jako segment pierwszy z możliwością dobudowy dalszych trzech identycznych segmentów. Przepływ pasażerów odbywać się będzie na 2 poziomach — jeden dla strumienia w relacji przyloty, drugi w relacji odloty.

Obsługiwane tu będą (m. in. przez 8 rękawów) samoloty MALEV-u oraz wszelkie czartery, w tym samoloty szerokokadłubowe. Obsługa samolotów wszystkich przewoźników zagranicznych utrzymana zostanie w dotychczasowym dworcu.

Na razie czynny będzie tylko jeden nowy pas startowy o długości 3700 m. Po wyremontowaniu starego, samoloty operować będą na obydwu pasach równocześnie, jako że usytuowane są one w pozycji równoległej.

Ruch lotniczy kontrolowany i kierowany będzie z nowej wieży zlokalizowanej w najkorzystniejszym miejscu w odniesieniu do obydwu dworców i dróg startowych. Na razie główny ciężar kontroli spoczywa nadal na starej wieży, w nowej natomiast funkcjonują już stanowiska oraz aparatura kontroli ruchu na płycie lotniska. Na oscylującym zielenią monitorze radarowym bez przerwy obrazowana jest sytuacja ruchowa w granicach całego lotniska do 54 metrów wysokości, tj. do wysokości równej wieży kontrolnej.

Nie jestem wręcz w stanie wypowiedzieć i uzasadnić swego zachwytu dla tego i innych urządzeń zainstalowanych w porcie, ale nie mam najmniejszej wątpliwości, iż zgodnie z założeniem, będzie to lotnisko spełniające wszelkie warunki III kategorii według przepisów ICAO. Zaczynam też rozumieć na co poszło 80% kosztów miliardowej inwestycji. W moim odczuciu, wręcz na same cuda techniki!

Nie sposób tego wszystkiego wyliczyć... Więc może parę słów o hangarach. W przyszłości będą takie cztery, na razie są dwa. Każdy mogący pomieścić samolot o rozmiarach aerobusu Il-86. W jednym funkcjonuje niezwykle ażurowy dok do obsługi Tu-154, w drugim do Tu-134. Z doków tych można dotrzeć praktycznie do każdego, że tak powiem, nerwu w samolocie.

— W czym tkwi największe niebezpieczeństwo dla samolotu uwięzionego w doku wewnątrz hangaru? — pyta retorycznie oprowadzający nas po lotnisku Karoly Santh. I odpowiada: oczywiście w ewentualnym pożarze. Następnie zapoznaje nas szczegółowo z automatycznym systemem przeciwpożarowym. Wszędzie pełno czujników. Wystarczy smużka dymu, a w mgnieniu oka rusza cała machina. Idą w ruch gaśnice wodne i pianowe, zamykają się automatycznie drzwi hangaru, dach pokrywa gruba warstwa chłodzącej piany.

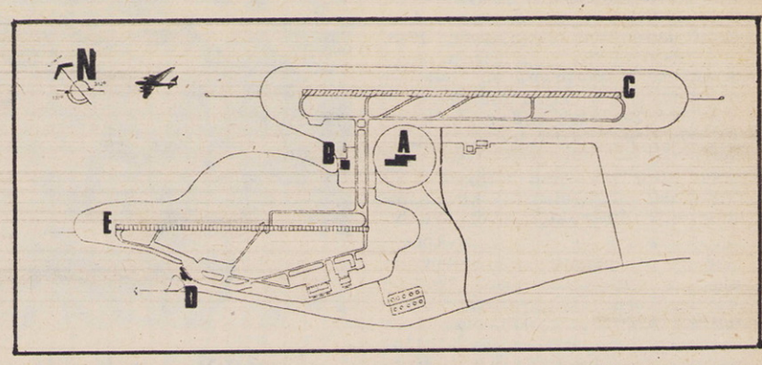
Następne cudo techniki i automatyki, to centrum kontroli i sterowania systemem energetycznym lotniska, a więc siecią elektryczną, gazową, ogrzewczą i nawet kanalizacyjną. Na tablicach świetlnych, monitorach i pulpitach sterowniczych kontroluje się tu sytuację w 3600 punktach sieci elektrycznej i w 7500 punktach innych instalacji. Każda najdrobniejsza awaria wykrywana i lokalizowana jest w sekunkach i w ułamkach sekund.

Dodajmy do tego nową bazę cateringową o zdolności produkcyjnej 10 tys. porcji żywnościowych dziennie oraz stołówkę pracowniczą funkcjonującą na zasadzie baru szybkiej obsługi, obliczaną na obsługę 3600 osób dziennie.

I jeszcze jedno — niby drobnostka, lecz jakże ważne dla załogi portu: po porcie krąży nieustannie autobus zjawiający się co 10 minut w każdym ważniejszym punkcie portu. Jednym z ważniejszych jest, oczywiście, przystanek przed stołówką.

WINCENTY W. WIONCZEK

Z lewej: nowa wieża kontroli ruchu lotniczego, której oryginalność polega m. in. na tym, że liczba segmentów może być sukcesywnie powiększana metodą rozbudowy z góry w dół. Poniżej: nowy hangar. Na drugim planie 3 nowe budynki zaplecza administracyjnego i naukowo-technicznego.



Plan sytuacyjny portu lotniczego Budapeszt-Ferihegy: A — nowy dworzec, B — nowa wieża kontroli ruchu, C — nowa droga startowa, D — stary dworzec, E — stara droga startowa.

MISTRZOSTWA w DESZCZU

XIX Szybowcowe Mistrzostwa Państw Socjalistycznych w Lesznie Wlkp. pełne były niepokojów, wydawało się, że zostaną nierozegrane, gdyż fatalne warunki atmosferyczne uniemożliwiały przeprowadzenie konkurencji. Kierownictwo mistrzostw stanęło jednak na wysokości zadania i zawody, wprawdzie w strugach deszczu na finiszu, udało się pomyślnie przeprowadzić dla klasy standard i otwartej, w klasyfikacji kobiet rozegrano tylko 3 konkurencje.

Jak już informowaliśmy, (SP nr 27/1985) pierwszą konkurencję rozegrano 19 czerwca, drugą — dopiero po tygodniu, 26 czerwca. Dla klasy standard był to przelot prędkościowy po wieloboku (Leszno-Siedlisko-Obra-Gostyń-Leszno) długości 193 km, dla klasy otwartej — przelot po trasie kombinowanej wieloboku (Leszno-Siedlisko-Obra-Gostyń-Leszno-Gostyń-Leszno) długości 265 km, dla kobiet — przelot po trasie trójkąta (Leszno-Siedlisko-Gostyń-Leszno) — 170 km.

Wyniki II konkurencji. Klasa standard — 1. **Janusz Centka** (Polska I), 86,81 km/h — 862 pkt.; 2. **Stanisław Zientek** (Polska II) — 858 pkt.; 3. **Jaroslav Vavra** (CSRS) — 835 pkt. Klasa otwarta — 1. **Janusz Trzeciak** (Polska II), 92,33 km/h — 1000 pkt.; 2. **Stanisław Kluk** (Polska I), 92,31 km/h — 1000 pkt.; 3. **Mariusz Poźniak** (Polska I) — 961 pkt. Kobiety — 1. **Adela Dankowska** (Polska I), 82,87 km/h — 776 pkt.; 2. **Maksymiliana Paszyc** (Polska II) — 770 pkt.; 3. **Urszula Wojda** — (Polska II) — 768 pkt.

28 czerwca wyznaczono trzecią konkurencję — dla wszystkich klas prędkościowy przelot docelowo-powrotny (Leszno-Ostrów-Leszno) długości 184 km. Słabe warunki sprawiły, że do mety nikt nie doleciał, wobec czego konkurencję uznano za odległościową. Wyniki: Klasa standard — 1. **Nikołaj Krystjew** (Bułgaria), 116 km — 330 pkt.; 2. **Michaił Gierasimow** (ZSRR) — 319 pkt.; 3. **Franciszek Kępka** (Polska I) — 316 pkt. Klasa otwarta — 1. **František Matousek** (CSRS), 164,5 km — 537 pkt.; 2. **Josef Kozar** (CSRS) — 506 pkt.; 3. **Waldemar Jaworski** (Polska II) — 372 pkt. Kobiety — 1. **Hana Zejdova** (CSRS), 114 km — 175 pkt.; 2. **Maksymiliana Paszyc** (Polska II) — 172 pkt.; 3. **Urszula Wojda** (Polska II) — 172 pkt.

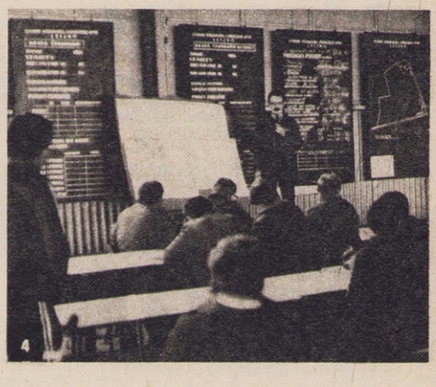
W dniu zakończenia mistrzostw, 30 czerwca, w strugach deszczu rozegrano czwartą konkurencję. Dla klasy standard był to przelot prędkościowy po trasie trójkąta (Leszno-Kaszczor-Gostyń-Leszno) 125 km, ukończyło ją tylko czterech zawodników. W klasie otwartej przeprowadzono przelot prędkościowy po trasie trójkąta (Leszno-Obra-Gostyń-Leszno) 148 km, ukończyło ją ośmiu zawodników. W obydwu klasach uzyskano bardzo słabe prędkości przelotowe. W konkurencji kobiet był ten sam przelot po trójkącie co w klasie standard, jednak wobec tego, że żadna z zawodniczek nie przeleciała regulaminowego minimum 100 km — konkurencji nie zaliczono, a mistrzostwa w klasyfikacji kobiet uznano za nierozegrane.

Wyniki IV konkurencji. Klasa standard — 1. **Franciszek Kępka** (Polska I), 35,27 km/h — 313 pkt.; 2. **Janusz Centka** (Polska I) — 303 pkt.; 3. **Stanisław Zientek** (Polska II) — 302 pkt. Klasa otwarta — 1. **Anatolij Morozow** (ZSRR), 43,72 km/h — 938 pkt.; 2. **Stanisław Kluk** (Polska II) — 937 pkt.; 3. **Waldemar Jaworski** (Polska II) — 845 pkt.

Wyniki po czterech konkurencjach. Klasa standard — 1—2. **Janusz Centka** (Polska I) i **Stanisław Zientek** (Polska II) — po 2 476 pkt.; 3. **Franciszek Kępka** (Polska I) — 2 440 pkt.; 4. **Jaroslav Vavra** (CSRS) 2 156 pkt.; 5. **Henryk Toboła** (Polska II) — 1 994 pkt. Klasa otwarta — 1. **František Matousek** (CSRS) — 3 263 pkt.; 2. **Stanisław Kluk** (Polska I) — 3 225 pkt.; 3. **Waldemar Jaworski** (Polska II) — 3 177 pkt.; 4. **Janusz Trzeciak** (Polska II) — 3 152 pkt.; 5. **Anatolij Morozow** (ZSRR) — 2 974 pkt. Kobiety (po trzech konkurencjach) — 1. **Maksymiliana Paszyc** (Polska II) — 1 940 pkt.; 2. **Urszula Wojda** (Polska II) — 1 940 pkt.; 3. **Adela Dankowska** (Polska I) — 1 938 pkt.; 4. **Jolanta Kopicka** (Polska I) — 1 766 pkt.; 5. **Monika Warstat** (NRD) — 1 616 pkt. Drużynowo: 1. Polska I — 14 679 pkt.; 2. Polska II — 14 471 pkt.; 3. CSRS — 12 894 pkt.; 4. NRD — 11 656 pkt.; 5. ZSRR — 10 848 pkt.; 6. Węgry — 10 020 pkt.; 7. Bułgaria — 8 348 pkt.; 8. Rumunia — 6 818 pkt.

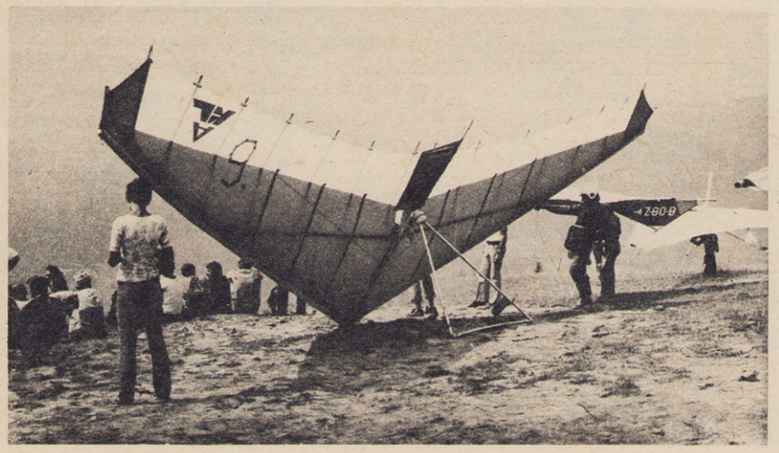
W mistrzostwach dominowały polskie szybowce — Jantar Standard 2 i 3 oraz Jantar 2B; startowali na nich piloci NRD, węgierscy, rumuńscy, bułgarscy, radzieccy i polscy. Dwóch pilotów radzieckich (Morozow i Bukas) latało w klasie otwartej na Lak-12 Lietuva. Czechosłowacy mieli do dyspozycji szybowce ASW-15 (standard i kobiety) i Nimbus 2B (otwarta). Z Polaków — S. Zientek, J. Centka i F. Kępka latali na nowych polskich szybowcach Brawo.

Obszerniej o mistrzostwach napiszemy w następnych numerach.



Na zdjęciach: 1. Szybowce na lotnisku CWL. 2. Szybowiec ZSRR Lietuva. 3. Studiowanie map pogody; pierwszy z prawej — St. Kluk. 4. Odprawa przed konkurencją. 5. Ekipa Czechosłowacji; z prawej pierwszy — F. Matousek, czwarty — J. Vavra. 6. St. Zientek (w środku) podczas rozmowy w kawiarni. 7. W kawiarni, w oczekiwaniu na pogodę. Od lewej: Fr. Kępka, A. Dankowska, J. Kopicka i H. Muszczyński.

Zdjęcia: BERNARD KOSZEWSKI (7)



Zdjęcie: H. Kucharski

POTRZEBA DOBREGO DZIAŁANIA

W zindywidualizowanym światku lotniarskim, samotnie borykającym się z ogromnymi trudnościami sprzętowymi, materiałowymi, i przede wszystkim — finansowymi, co szczególnie dotyczy ludzi młodych i bardzo młodych, brakowało elementów integrujących. Do tego niektórzy spośród nielicznej grupy działaczy próbowali robić na tej młodej dyscyplinie lotniowej zawrotne kariery, co jak dotąd dało mizerne efekty, tak dla nich, jak i dla lotniarstwa.

Na pytanie, co i jak robić, żeby tę sytuację zmienić wydaje się, iż należałoby:

— dążyć do wyposażenia sekcji lotniowych aeroklubów regionalnych w dobre lotnie szkolne i wyczynowe, w sprzęt ratunkowo-hamujący oraz przyrządy pokładowe, wszystko krajowej produkcji;

— wyposażyć sekcje w samochody i przyczepy do transportu lotni i lotniarzy;

— zorganizować i odpowiednio wyposażyć jeden lub dwa ośrodki szkoleniowe dla początkujących i dla zaawansowanych pilotów;

— zintensyfikować szkolenie instruktorów wszystkich klas;

— wśród organizacji młodzieżowych, związkowych i społecznych szeroko propagować piękno latania na lotniach jako nowoczesną, silnie emocjonującą formę czynnego wypoczynku, celem pozyskania ich do pomocy organizacyjnej i finansowej.

Brak w sekcjach lotniowych sprzętu latającego praktycznie eliminuje, jak już wspomniałem, ludzi młodych, studentów, uczniów, a nawet młodych pracowników. Z grupy tej tylko nieliczni przebijają się przez barierę finansową, a jeżeli poznają smak latania, to na ogół dzięki uczynności starszych, lepiej uposażonych kolegów. W Sekcji Lotniowej Aeroklubu Krakowskiego, w której na okres zimowy 1984/85 uzyskano do szkolenia podstawowego dwie lotnie typu Vega, szkolono na Kartę Lotniarza 12 harcerzy i 8 młodych członków sekcji, co jest bez precedensu w dziesięcioletniej działalności sekcji.

Czy można mówić o krajowej produkcji lotni? Na pewno tak. Poważnym i już doświadczonym dostawcą dobrych i dopracowanych konstrukcji własnych jest zespół studencki Politechniki Warszawskiej, na czele z Grzegorzem Rycajem. Również dobre i ze szczególnym pietyzmem wykończenia produkowane są lotnie w warsztacie rzemieślniczym Zdzisława Sznapki. Ostatnio podjęła produkcję lotni, na licencji zachodniej, firma polonijna Europol z Krakowa, od razu proponując dwa rodzaje lotni: szkolną Libre 1 i treningowo-wyczynową Libre 2. Gorzej wygląda produkcja w kraju uprzęży, urządzeń ratunkowo-hamujących oraz zestawu przyrządów pokładowych, choć podobno prototypy są już opracowane i wykonane.

W Aeroklubie Śląskim, dzięki ofiarności swoich członków i przychylności kierownictwa aeroklubu, od kilku sezonów sekcja ma samochód terenowy z nadbudowanym bagażnikiem dla 8 lotni. Samochód ten umożliwiał w każdą niedzielę intensywne latanie na Żarze, i to nie tylko własnym pilotom, ale również członkom innych aeroklubów. Alternatywą są nieliczne samochody prywatne, nie zawsze chętnie użyczane innym, albo własne nogi. Wysiłek jednak jest tu ogromny, bo lotnia wraz z wyposażeniem waży od 38 do 45 kg. W przypadku Żaru na pewno najtańszym, najbardziej operatywnym transportem lotni i lotniarzy jest istniejąca, uruchomiona w sierpniu 1984 kolejka linowa. Na wózkach tej kolejki można bowiem transportować lotnie na szczyt w ciągu niespełna 10 min, bez ich demontażu, co jest ewenementem nawet na skalę światową. Niestety, nikt z tego nie chce wyciągnąć wniosków, a wyciąg, pomijając mistrzostwa Polski w 1984, stoi bezużytecznie, niszczejąc i nie przynosząc nikomu żadnych korzyści.

Dotychczas zorganizowano dwa kursy instruktorów lotniowych. Przy dynamicznym rozwoju tej dyscypliny lotniczej jest to stanowczo za mało, zważywszy również, że naturalną rzeczą jest odpływ z kadry instruktorskiej. Jednocześnie, wskutek braku centralnych, dobrze wyposażonych ośrodków szkoleniowych, w kilku bardziej prężnych sekcjach lotniowych organizuje się własne, zimowe i letnie obozy szkoleniowe, co prowadzi do znacznego rozproszenia kadry instruktorskiej, jak również do mniejszej efektywności wysiłku organizacyjnego i środków finansowych.

W środowisku krakowskim udało się pozyskać poparcie szeregu organizacji dla idei latania na lotniach. Od 3 lat letni obóz szkoleniowy w Bezmiechowej wspierany jest finansowo przez Zarząd Wojewódzki ZSMP. Przy Komendzie Krakowskiej Chorągwi ZHP powstał Klub Lotniowy, afiliowany do Aeroklubu Krakowskiego. Z pomocą instruktorów i sprzętu sekcji lotniowej harcerze zorganizowali w okresie ferii zimowych obóz szkolenia podstawowego w Bezmiechowej. Mimo wieloletnich starań działaczy krakowskiej sekcji lotniowej, bardzo słabo rozwijało się lotniarstwo w licznym środowisku studenckim. Dopiero od 2 lat pojawili się w Akademii Górniczo-Hutniczej studenci, zresztą szybownicy, którzy doprowadzili do powołania w roku akademickim 1984/85 Akademickiego Klubu Lotniowego. Klub w założeniu ma być wspomagany moralnie i finansowo przez władze uczelni oraz ZSP. Informację tę podaję dla przykładu, że wiele można zyskać przez rozszerzenie kręgu zainteresowanych ludzi i organizacji.

Na zakończenie chciałbym poruszyć sprawę sfinalizowanej po roku akcji aktualizacji nadanych w przeszłości klas pilotów lotniowych. Przyjęte kryteria i sposób udokumentowania wyników sprowadziły aktualizację do wymiarów komicznych. Lotniarze, o których nigdy nie słyszało się na zawodach, mityngach i zgrupowaniach oraz już praktycznie nie latający, ale o znanych nazwiskach, zachowali posiadaną 2 klasę, natomiast piloci, mający za sobą setki lotów i godzin w powietrzu, pozbawieni zostali uprawnień tejże klasy. Jest to przykład działania destrukcyjnego, prowadzącego do skłócenia środowiska lotniarzy i dewaluacji dotychczasowych osiągnięć.

Inż. MICHAŁ ORNATKIEWICZ

DOKOŃCZENIE ZE STR. 3

lotniczych podporządkowany WSK PZL Warszawa Okęcie. W 1977 otrzymał Aeny-2. Do tego czasu pracowano jeszcze starymi metodami (akcyjnie, dorywczo, z dnia na dzień). Dopiero od 1977 stopniowo przechodzono na usługi zamawiane wcześniej przez zleceniodawców; mówiąc językiem agrolotników czarterowano usługi jesienią na rok następny. Nawożenie i ochronę roślin zaczynano wówczas 18 samolotami; dzisiaj pracuje ich dwa razy więcej.

Z początkiem lat osiemdziesiątych, ze względu na cofnięcie dotacji państwowych, nastąpiło krótkie załamanie usług dla rolnictwa i leśnictwa. Przełom nastąpił w 1982, kiedy to lasy zaatakowała brudnica mniszka; wówczas całe lotnictwo ZUA stanęło do zwalczania tego groźnego szkodnika lasów. Potrzeby były tak duże, że samoloty pracujące dla rolnictwa kierowano do niszczenia brudnicy mniszki. Tę wielką batalię o polskie lasy ZUA całkowicie wygrał i tym samym zdobył duże środki finansowe na rozwój swej działalności.

Samolot musi wylatać co najmniej 300 godzin w roku, aby zapracować na siebie. „W 1984 wykonaliśmy plan przerobu wynoszący 155 milionów złotych — mówi pełniący obowiązki kierownika Oddziału ZUA w Olsztynie, mgr inż. pil. Andrzej Dziuba. W tym roku, do końca czerwca, wyrzuciliśmy z samolotów 27 000 ton chemikaliów, nasi piloci wykonali około 25 000 lotów i wylatali 4500 godzin. Jest to połowa planu na rok 1985. Dzisiaj na obszarze naszej działalności nie ma dobrze prosperującego gospodarstwa nie korzystającego z usług agrolotniczych. Samolot An-2 zastępuje 20—25 traktorów (w zależności od sprawności załadunku), natomiast przy ochronie roślin 40—45 traktorów. Nic więc dziwnego, że rolnicy nie wyobrażają sobie, aby pozbawić ich możliwości korzystania z samolotu, który stał się dla nich latającą maszyną rolniczą. Samolot przynosi ogromne oszczędności, a ponadto wykonuje zamówienia w określonym terminie szybko, sprawnie i skutecznie.

W olsztyńskim Oddziale ZUA pracuje 37 samolotów An-2, m. in. w Sępopolu, Dylewie, Olecku, Zegartowicach, Lipowinie, Pasłęku i Nikutowie. W 1981, na zasadzie eksperymentu przystąpiono do patrolowania lasów. W latach 1983—1984 piloci oddziału latali już na Wilgach w pełnym wymiarze, czyli 300 godzin rocznie. Loty prowadzone są na zlecenie na wyznaczonych trasach i w tych rejonach, gdzie statystycznie było najwięcej pożarów lasów. W 1984 przystąpiono do nowej formy usług lotniczych: rekultywacji zbiorników osadowych petrochemii płockiej. W tym przypadku chodzi o przywrócenie zdatności gruntu w celu jego zagospodarowania. Prace z powietrza przy jednym z trzech zbiorników zostały już wykonane. Jeśli wyniki okażą się pomyślne, piloci oddziału przystąpią do rekultywacji dalszych zbiorników.

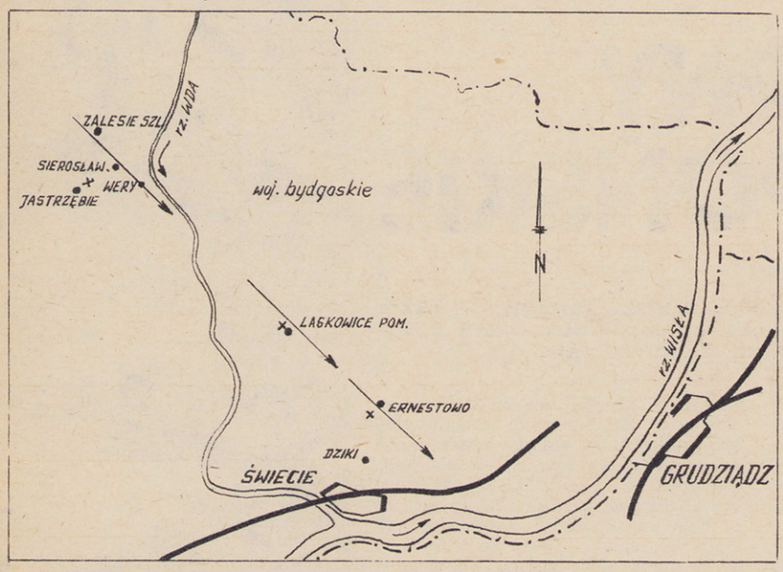
Jak powiedział nam mgr inż. pil. Andrzej Dziuba, w 1986 przewiduje się zorganizowanie eskadry pożarniczej (niewykluczone, że utworzone zostaną trzy takie eskadry dla województw: olsztyńskiego, białostockiego i toruńskiego). Eskadra składać się będzie z trzech samolotów gaśniczych i jednego samolotu obserwacyjno-łącznikowego. Czas pracy 12 ludzi tej eskadry od 09:00 do zachodu słońca.

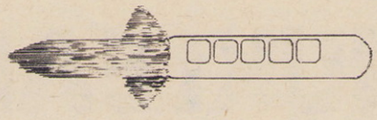
Co prawda na obszarze Warmii i Mazur mniszka brudnica nie stanowi już zagrożenia, ale pojawiły się szkodniki wtórne: borecznik sosnowy i zwójka. Szkodniki te skutecznie niszczono w rejonie Olsztyna, Płońska, Przasnysza, Bydgoszczy i Torunia (m. in. zabiegi prowadzono tam w czerwcu 1985).

Oddział ZUA w Olsztynie rozwija się, współpraca ze zleceniodawcami układa się pomyślnie dla obu stron, jakość usług jest coraz lepsza, wzrasta doświadczenie osób wykonujących usługi agrolotnicze. Spośród pilotów wyróżnili się: Zygmunt Konert, Leon Nazarewski, Jan Wieczorkiewicz, Piotr Rojek, Janusz Łodziński (szef pilotów Oddziału ZUA), Eugeniusz Trochimowicz, Adam Tocewicz, Grzegorz Walczak, Edmund Łuć i Michał Baszoro; wśród mechaników lotniczych: Witold Oleszkiewicz, Henryk Wysocki, Bogumił Piotrowski, Eugeniusz Żuk i Władysław Szymański. Z optymizmem planuje Oddział ZUA w Olsztynie swe usługi na lata najbliższe.

BEZPIECZEŃSTWO LATANIA

Lotnisko olsztyńskie uważane jest za jedno z najbezpieczniejszych lotnisk niekomunikacyjnych w naszym kraju. Odwiedziliśmy zawiadowcę tego lotniska pil. Zygmunta





Z lewej: mapka, na której strzałki wskazują kierunek przelotu UFO 1979-08-20 ok. 19:30; x — pozycje obserwatorów. Powyżej: rysunek UFO w kształcie cygara obserwowanego kolejno przez Adama S. — „ze smugą bez widocznych okien" i przez A. Pawlika — „z rzędem okien bez widocznej smugi".

Rys. K. Plechota

CO SIĘ DZIAŁO w SIERPNIU 1979? (3)

W dwóch kolejnych odcinkach przedstawiliśmy obserwację dokonaną w okolicach Ernestowa, gdzie przez kilkadziesiąt sekund widziano UFO w kształcie „cygara". Opis rozpoczęliśmy od relacji świadków, którzy będąc w stosunkowo bliskiej odległości od obiektu przekazali na jego temat najwięcej szczegółów. Zanim jednak UFO pojawił się nad Ernestowem, wcześniej jego przelot obserwowały inne osoby, znajdujące się w miejscach uwidocznionych na załączonej mapce.

Pierwszą z osób, które zauważyły UFO i przekazały swoje spostrzeżenia był Adam S. W czasie obserwacji (po godz. 19:00) Adam S. znajdował się na terenie majątku PGR Jastrzębie. W pewnej chwili zauważył jak z północnego zachodu nadlatywał obiekt, za którym ciągnęła się smuga dymu: „Podłużny srebrzysty obiekt leciał stosunkowo wysoko, lecz w sposób wyraźny stopniowo obniżał swój lot nad ziemią. Na podstawie ogólnego wyglądu obiektu sądziłem, że jest to samolot, który uległ awarii, bowiem ciągnęła się za nim smuga dymu. Leciał w taki sposób, że na pewno musiał spaść gdzieś za lasem. Był to bardzo dziwny samolot, ale na tle jasnego nieba nie widziałem zbyt wielu szczegółów. Leciał w znacznej odległości od miejsca, w którym stałem, co utrudniało obserwację. Oddalał się w kierunku na południowy wschód i z tego co zapamiętałem, poruszał się mniej więcej na linii miejscowości: Zalesie Szlacheckie — Sierosławek — Wery".

Tak więc poza potwierdzeniem faktu o przelocie „srebrzystego samolotu ciągnącego smugę dymu", relacja Adama S. w zasadzie nie wnosi istotnych danych. Zapytany, czy słyszał o katastrofie samolotu, który musiał spaść w pobliżu miejsca jego obserwacji, z pewnym zdziwieniem stwierdził, że o niczym podobnym nie słyszał. Stwierdził, że nie zwrócił większej uwagi na obiekt i zapomniał o całej sprawie.

Kolejny świadek przelotu UFO, Alojzy Pawlik zamieszkały w Świeciu n. Wisłą, znajdował się tego wieczoru w Laskowicach Pomorskich. Na tym odcinku — co wynika z wcześniejszej relacji Adama S. — UFO musiał lecieć niżej nad ziemią. Potwierdza to relacja A. Pawlika, który przekazał więcej szczegółów na temat wyglądu obiektu, a to z kolei wskazuje, że ten przelatywał w stosunkowo niewielkiej odległości od Laskowic Pomorskich.

„20 sierpnia 1979 pojechałem do rodziców, którzy mieszkają na przedmieściu Laskowic — relacjonował A. Pawlik. Wieczorem ok. 19:30 wyszedłem przed dom i wówczas zauważyłem przelatujący na wysokości kilkuset metrów nad ziemią niezwykły obiekt. Miał podłużny kształt, a na jego boku widziałem rząd okienek. Nie zwróciłem uwagi, które z nich, ale niektóre były koloru pomarańczowego.

Obiekt leciał z prędkością samolotu śmigłowego, gdzieś nad bagnami, w linii prostej nie dalej jak 700 m ode mnie. Nie mógł to być samolot. Na pewno nie. Przelatywał blisko i wolno, mogłem więc dobrze się przyjrzeć i widziałem dokładnie, że nie był to zwykły pojazd ziemski. Obserwowałem go przez kilkadziesiąt sekund aż znikł na horyzoncie. Byłem trochę zaskoczony tym niecodziennym widokiem..."

Kierunki przelotu obiektu wskazane przez obserwatorów potwierdzają, że widzieli oni obiekt zdążający w rejon, gdzie w kilka minut później, dokładnie o 19:30 został dostrzeżony w pobliżu Ernestowa. O tym, że mamy prawdopodobnie do czynienia wciąż z tym samym UFO, świadczy czas, w jakim widziano go w rejonie Jastrzębia, Laskowic Pomorskich i Ernestowa.

Z przekazanych przez A. Pawlika szczegółów na temat wyglądu UFO wynika, że obiekt przeleciał od niego w nieco większej odległości od tej, z jakiej obserwowany był w okolicy Ernestowa. Zwraca uwagę fakt, że A. Pawlik nie wspomina o tym, by za UFO ciągnęła się smuga dymu. Tak więc zarówno relacja Adama S. o obniżaniu się UFO nad ziemią, jak również opis A. Pawlika, który widział obiekt przez dłuższy czas i to bez smugi, wskazują na wyraźne zmiany w jego zachowaniu się. Tak jakby UFO zmniejszał swoją prędkość, by w końcu nieoczekiwanie zatrzymać się w okolicy Ernestowa. Należy przypuszczać, że zarówno na zachód od Jastrzębia, jak i później na wschód od Wisły, inne osoby również musiały widzieć jego przelot. Podobnie jak setki innych osób, które ok. 20:40, od Bałtyku aż po Tatry, obserwowały przelot bolidu nad Polską.

ANDRZEJ REMLEIN (KKK)

Gruchota, który sprawuje nadzór państwowy nad bezpieczeństwem lotów oraz koordynacją ruchu lotniczego. Jest gospodarzem ruchu lotniczego nie tylko tego lotniska, ale całego regionu, w którym wykonuje loty blisko 40 samolotów Oddziału ZUA. Na tym stanowisku pracuje w Olsztynie już ponad 30 lat.

— Ma pan trzech użytkowników lotniska, przy czym każdy z nich prowadzi odmienną działalność lotniczą. Jak pan sobie radzi?

— Znając życie, przepisy i mając wieloletnie doświadczenie umiem postępować z ludźmi, umiem koordynować pracę. Użytkownicy lotniska, jak i moi przełożeni nie mają uwag do mojej pracy. Ponadto doświadczenie nauczyło mnie, że bezpieczeństwo latania zależy od czynnika ludzkiego. Może wyda się to proste i oczywiste, ale powiem więcej: najczęściej przepisy łamią rutyniarze, a więc piloci doświadczeni, młodzi piloci natomiast latają lepiej i bezpieczniej.

TADEUSZ MALINOWSKI

Korespondencja z NRD

NAD SAKSONIĄ I TURYNGIĄ

XIII Szybowcowe Mistrzostwa NRD odbyły się w Zwickau k. Karl-Marx-Stadt w dniach 14—24 czerwca 1985. Startowali w nich dwaj Polacy, Krzysztof Mrozowicz i Adam Sikora. Trasy przebiegały nad przepięknymi krajobrazami Saksonii i Turyngii.

W klasie otwartej, w której startowały 24 szybowce (5 Jantarów 2B ze współczynnikiem 0,88, 4 Jantary 1, współcz. 0,93), 9 Jantarów St. (współcz. 1) i 6 Cóbr (współcz. 1,05) rozegrano wystarczające do uznania zawodów 3 konkurencje: I — trójkąt 117 km + trójkąt 109 km; zwyciężył Wötzel — 1 000 pkt. przed Sikorą — 976,5 pkt. i Mrozowiczem — 976 pkt; II — dwa razy trójkąt 109 km; zwyciężył Mrozowicz, który jako jedyny doleciał do mety — 417 pkt., przed Oelschlegelem — 290 pkt., 4. Sikora — 270 pkt; III — trójkąt 170 km. Do mety doleciały tylko 4 szybowce, które wcześniej odeszły na trasę. Zwyciężył Wötzel (1 000 pkt.), a Mrozowicz i Sikora zajęli ex aequo 16. miejsce — po 590 pkt. Ostatecznie zwyciężył E. Wötzel — 2 296 pkt. przed Oelschlegelem — 2 169 pkt. (obaj na Jantarach 1), Schubertem — 2 102 pkt., Mrozowiczem — 1 980 pkt. i Sikorą — 1 835 pkt. (wszyscy na Jantarach 2B).

Sylwetką mistrza NRD: Eberhard Wötzel, 44 lata, inżynier mechanik-optyk, szef wydziału w zakładach Karl-Zeiss-Jena, lata w Jenie od 1956. W 1964 — mistrz NRD juniorów, mistrz seniorów w latach 1975, 1983 i 1985. Wylatał na szybowcach 1 900 h i przeleciał 42 000 km. Lata samodzielnie i naprawdę dobrze.

W klasie klubowej, w której startowało 21 Fok, mistrza nie wyłoniono, gdyż zaliczono zaledwie jedną konkurencję, trójkąt 109 km, którą obleciał tylko jeden zawodnik.

Mistrzostwa przygotowano jako dużą imprezę. Niestety, zła pogoda popsuła szyki zawodnikom i organizatorom.

ADAM SIKORA

Polskie szybowce na mistrzostwach NRD '85. Na pierwszym planie Jantar 2B.
Zdjęcie: A. Kasza

ATAK NUKLEARNY na MIASTA JAPOŃSKIE

40 LAT UPŁYWA OD PIERWSZYCH W DZIEJACH LUDZKOŚCI EKSPLOZJI BOMB JĄDROWYCH ZRZUCONYCH NA DWA MIASTA JAPOŃSKIE — HIROSZIMĘ I NAGASAKI. BYŁA TO DLA CAŁEJ LUDZKOŚCI PRZESTROGA, ŻE STWORZONA ZOSTAŁA STRASZLIWA BROŃ MASOWEJ ZAGŁADY.

W Stanach Zjednoczonych prace nad skonstruowaniem bomb atomowych rozpoczęto już w 1939. W czasie II wojny światowej pracowało tam nad bombami nuklearnymi łącznie ok. 150 000 uczonych, inżynierów, techników i robotników; wyasygnowano na ten cel ok. 2 mld dolarów. W połowie lata 1945 planowano wypróbowanie nowej broni. Próba odbyła się 16 lipca tego roku o godz. 05:30 na pustyni w stanie Nowy Meksyk.

24 lipca 1945 w Poczdamie prezydent H. Truman odnotował w swoim pamiętniku: „Mimochodem napomknąłem J. Stalinowi, że mamy nową broń o niespotykanej sile zniszczenia". Twarz Stalina pozostała niewzruszona. Nie wykazał większego zainteresowania. „W rzeczywistości — zauważa w swoich wspomnieniach znany polityk amerykański A. Harriman — Rosjanie pracowali już nad własną bombą atomową i — jak napisał w pamiętnikach marszałek G. Żukow — wydane zostały polecenia przyspieszenia jej budowy".

25 lipca 1945 prezydent USA wydał ostateczną decyzję zrzucenia — jednej za drugą — dwóch będących w USA bomb atomowych, w najbardziej sprzyjających warunkach, w przybliżeniu na początku sierpnia.

PRZYGOTOWANIA DO ATAKU

Amerykanie już wcześniej poczynili przygotowania do ataku nuklearnego. Szkolenie załóg bombowców-nosicieli pierwszych bomb atomowych rozpoczęło się już w październiku 1944, kiedy to rozkazem gen. H. Arnolda, dowódcy sił powietrznych USA, utworzono specjalny oddział bojowy bombowców B-29 pod dowództwem płk. P. Tibbetsa, liczącego 29 lat. W ciągu 3 miesięcy wybrane załogi przeprowadziły loty treningowe na bombardowanie celów naziemnych z wysokości 10 000 m. Po zrzuceniu bomby samoloty wykonywały gwałtowny zwrot bojowy i odlatywały od rejonu bombardowania. Taki manewr taktyczny — według obliczeń — miał uratować bombowiec przed zniszczeniem przez falę uderzeniową wybuchu atomowego. Jednakże cel tego manewru nie został podany do wiadomości personelowi latającemu bombowców. 17 grudnia 1944 po osiągnięciu gotowości przez specjalny oddział nadano mu oficjalną nazwę: „509 grupa sił powietrznych USA". Składała się ona z 15 bojowych i 15 szkolnych samolotów. W styczniu 1945, 10 samolotów B-29, 509 grupy skierowano na Kubę, gdzie w dalszym ciągu przeprowadzano loty szkolno-treningowe na pełny taktyczny promień działania wynoszący 2500 km.

W styczniu 1945 na wyspie Tinian w archipelagu Marianów przystąpiono do budowy specjalnych urządzeń dla potrzeb 509 grupy. Tymczasem specjalny komitet (w skład którego weszli fizycy-teoretycy, matematycy, meteorolodzy oraz specjaliści od wybuchów) pod kierownictwem gen. Grovesa wytypował w Waszyngtonie w kwietniu 1945 cztery japońskie miasta, które miały być celami ataku atomowego, a mianowicie: Hiroszima, Kotura, Nagaski i Kioto. Historyczny i zabytkowy charakter Kioto spowodował, że zrezygnowano z tego miasta jako celu ataku atomowego.

29 maja na wyspę Tinian przybyły pierwsze pododdziały 509 grupy, a pod koniec lipca przebazowano tam całość sił grupy. Personel latający i naziemny tej grupy w sumie liczył 223 oficerów oraz 1542 podoficerów i szeregowców. W celu utrzymania pełnej tajemnicy żołnierzom wchodzącym w skład grupy zakazano utrzymywania jakichkolwiek kontaktów z żołnierzami innych jednostek znajdujących się na wyspie.

Po dokonaniu prób w stanie Nowy Meksyk (na poligonie doświadczalnym Alamogordo) przystąpiono do montowania dwóch wzorów bomb atomowych, które konstrukcyjnie różniły się od siebie. Pierwsza bomba o zakodowanej nazwie „Little Boy" swoim kształtem przypominała bombę lotniczą małego wagomiaru, wyposażoną w stateczniki. Ładunkiem bojowym był wzbogacony uran (U-235), przy czym jego moc wynosiła 20 kiloton TNT (to znaczy, iż siła wybuchu była równa 20 tysiącom ton trotylu). Masa uranu wynosiła 38 kg. Bomba była wyposażona w ładunek jądrowy z jednym kompleksowym urządzeniem uruchamiającym, które było zamontowane od strony zdejmowanego statecznika. Zapalnik miał zadziałać, gdy bomba zrzucona z wysokości 9000—10 000 m znajdzie się ok. 600 m nad ziemią. Eksplozja trotylu miała spowodować połączenie wszystkich części uranu, po czym rozpoczynała się reakcja łańcuchowa, wyzwalająca olbrzymią energię.

Druga bomba atomowa, nazwana „Fate Man" znacznie różniła się swoją konstrukcją od poprzedniej. Miała kształt jajowaty, a w jej tylnej części znajdował się stateczek dość dużych wymiarów. Bomba ta miała też nieco większą masę. W charakterze wybuchowego materiału jądrowego był wykorzystany pluton-239. Bomba miała dwa urządzenia uruchamiające: jedno w przedniej części, a drugie od strony zdejmowanego statecznika.

ATAK

Na wyspę Tinian dostarczono stalowy cylinder z uranem i plutonem 26 lipca 1945 (na ciężkim krążowniku „Indianapolis"), zachowując nadzwyczajne środki ostrożności. 30 lipca samoloty transportowe C-54 (DC-4 Skymaster) przewiozły na wyspę wszystkie części bomb. W specjalnym bunkrze naukowcy i inżynierowie zmontowali skomplikowane układy elektryczne zapalników i ładunku. 2 sierpnia dowódca 20 Armii Lotniczej gen. H. Twinning wydał rozkaz nr 13 o wykonaniu ataku atomowego w dniu 6 sierpnia 1945. Po południu 5 sierpnia 1945 załogi 509 grupy pod dowództwem płk. P. Tibbetsa przeprowadziły bezpośrednie przygotowanie do ataku. Lotnicy zostali poinformowani, że lot będzie miał wyjątkowy charakter. Nie wiedzieli jednak, że mają zrzucić pierwszy w dziejach ludzkości ładunek nuklearny na miasto. Płk Tibbets polecił malarzowi wypisać na kadłubie latającej fortecy B-29 dwa słowa: „Enola Gay" — imię matki pułkownika.

Załogę samolotu B-29 „Enola Gay" stanowili: płk Paul Tibbets — dowódca załogi, mjr Thomas Ferebee — bombardier, kpt. Theodore Van Kirk — nawigator, kpt. William Parsons, kpt. Robert Lewis — drugi pilot, por. Jakob Beser — oficer radarowy, ppor. Morris Jeppson, sierż. George Caron — strzelec ogonowy, sierż. Wyatt Duzenbury — technik lotniczy, sierż. Joe Stiborik — operator radarowy, sierż. Robert Shumard — pomocnik technika i szer. Richard Nelson — radiooperator.

O północy płk Tibbets zebrał 26 lotników wchodzących w skład 3 załóg samolotów B-29 uczestniczących w akcji i oświadczył im: „Chcę żebyście wiedzieli, że bomba, którą mamy zrzucić, jest inna niż te, któreście do tej pory widzieli, albo o których słyszeliście. Zawiera ona niszczącą siłę odpowiadającą około dwudziestu tysiącom ton trotylu". Przy czym przypomniał, że w czasie wybuchu należy włożyć okulary ochronne.

Przed startem dowódca wyprawy otrzymał zapieczętowane, metalowe pudełko z 12 kapsułkami cyjanku potasu. Członkowie mieli je połknąć w razie zestrzelenia nad terytorium Japonii.

W poniedziałek 6 sierpnia 1945 o godzinie 02:47 „Enola Gay" z 12 lotnikami na pokładzie i ponad czterotonową bombą jądrową wystartowała z bazy lotniczej Tinian. O godzinie 04:00 kpt. W. Persons przeszedł do przedziału bombowego, wczołgał się do ładowni i zmontował zapalnik uzbrajając bombę w detonator i ładunek wybuchowy. Wraz z samolotem „Enola Gay" leciały też dwa B-29, w których znajdowali się cywilni i wojskowi obserwatorzy posiadający do dyspozycji kamery fotograficzne i różne przyrządy naukowe.

O godzinie 06:00 ppor. M. Jeppson wyjął z gniazdka części odpalającej bombę zieloną wtyczkę i zastąpił ją czerwoną. Obwód został zamknięty, bombę przygotowano do zrzutu.

O godzinie 07:25 mjr Claude Eatherly — pilot bombowca B-29 „Straight" — znad centrum Hiroszimy przesłał do „Enoly Gay" po-

Grzyb atomowy po wybuchu bomby „Fate Man" nad Nagasaki (powyżej). Kolejno z prawej: Hiroszima przed i po wybuchu bomby atomowej „Little Boy".

ENOLA GAY

Przeciążony B-29-45MO „Enola Gay" z trudem odrywa się 1945-08-06 o świcie od przedłużonego pasa startowego na Tinianie. Rozbieg wyniósł 3 218 m. Przez cały czas rozbiegu pierwszy pilot wciąż szeptał do siebie: Paul wystartuj... W ostatnim tygodniu zdarzyły się tu katastrofy czterech B-29 z pozorowanym przeciążeniem (o 7 Mg) nową bombą. Spłonęły one po wypadkach przy starcie. Ostatnia rozmowa radiowa, to: „Dimples One — Two do wieży North Tinian. Proszę o zgodę na kołowanie i start". I odpowiedź: „Wieża North Tinian do Dimples One — Two. Startuj na wschód z pasa A. Powodzenia". W powietrzu znajdowały się już trzy samoloty meteorologiczne B-29, a za „Enolą Gay" wystartowały jeszcze dwa B-29: „Great Artiste" i Nr 44-191 — pomiarowy i fotograficzny miejsca wybuchu bomby.

Trasa lotu przebiegała: Tinian — Iwodzima — Shikoku — Hiroszima — Tinian.

Wysokościowy profil lotu i znane prędkości przelotowe: 0 m — 1 220 m (346 km/h) — 1 434 m (350 km/h), 2 745 m (350 km/h) — 9 455 m — zrzut bomby z 9 650 m (wg innych źródeł z ok.10 000 lub 10 500 m). Powrót.

●

Czterosilnikowy — z silnikami tłokowymi po 1 619 kW — bombowiec strategiczny Boeing B-29 Stratofortress miał 2 kabiny ciśnieniowe oraz 1 półciśnieniową (strzelec ogonowy był w masce tlenowej). Pułap max. — 10 640 m — rzadko wykorzystywano, ponieważ w locie powyżej 10 000 m silniki się przegrzewały, a każde przestrzelenie kabiny ciśnieniowej groziło wybuchem samolotu.

W lotach wysokościowych nad Japonię trzeba było zabierać 29 000 dm³ (zbiorniki integralne w płacie mieściły tylko 21 277 dm³) paliwa i zaledwie 2 600 kg bomb przy udźwigu max. samolotu — 9 000 kg i zasięgu max. — 6 500 km. Przelotowe zużycie paliwa 1 silnika wynosiło 375 dm³/h, gdy przy wznoszeniu na pułap aż 1 920 dm³/h. W 1945, gdy wysokościowe myśliwce japońskie stały się rzadkością, usuwano uzbrojenie strzeleckie oraz amunicję i latano tylko z uzbrojeniem ogonowym (za usterzeniem), zabierając za to więcej bomb.

Masa całkowita samolotu wynosiła — 54 000 kg, zaś całkowita max. — 61 363 kg. I z taką masą max. latały stale B-29 z wydzielonej 509 Composite Group. Wystarczała niewielka tylko niesprawność choćby jednego silnika, by start zakończył się katastrofą.

Prędkość max. — 560 km/h, przelotowa — 480 km/h, lądowania — 160 km/h. Samolot miał rozpiętość — 42,9 m, długość — 30 m i wysokość — 8,4 m.

Samoloty B-29 i B-29A działały z baz na wyspach Tinian, Guam i Saipan. Sztab lotniczy i morski przygotowania nalotu atomowego znajdował się na Saipanie.

Załogi grupy 509 trenowały tajnie przez 11 miesięcy. Bombardierzy zaliczali przez 8 miesięcy po 30 celowań optycznych tygodniowo i do tego — łącznie — 60 radarowych, gdy zwykła norma treningowa wynosiła odpowiednio 20 i 5. Bombardier „Enola Gay" był tym, któremu na ćwiczeniach udało się zrzucić bombę w sam punkt. Każdy z załogi „Enola Gay" był przedtem 4 razy nad Japonią, a strzelec nawet 11.

●

Złożony samolot „Enola Gay" znajduje się w dziale konserwacji Narodowego Muzeum Lotniczo-Kosmicznego w Waszyngtonie.

myślny meldunek meteorologiczny. Podobne dobre warunki atmosferyczne panowały nad Nagasaki i Kokura. Tibbets wybrał jako cel ataku Hiroszimę.

Godzina 08:09 — samolot „Enola Gay" znalazł się nad Hiroszimą. O 08:13 płk P. Tibbets powiedział bombardierowi, mjr. Th. Ferebee: „Gotowe. Rób swoje". Mjr Th. Ferebee, z okiem przyciśniętym do gumowej osłony celownika, czekał aż zauważy środek mostu Aioi w centrum miasta.

Godzina 08:15 i 17 s. Wtedy mjr Th. Ferebee nacisnął przycisk i został otworzony luk bombowy. Bomba opuściła superfortecę i jednocześnie na sygnał radiowy członkowie załogi nałożyli ciemne okulary. Samolot znajdował się nad Hiroszimą na wysokości 10 500 m i leciał z prędkością 440 km/h. Bomba spadała 43 s i wybuchła na wysokości 577 m na sygnał radiowy. Do chwili wybuchu samolot oddalił się 24 km od celu.

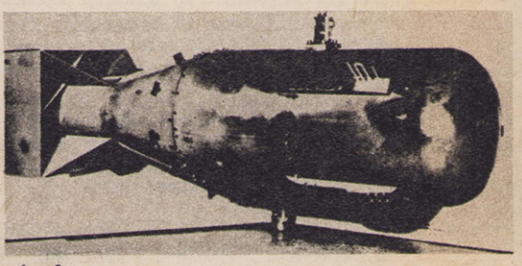
Detonacja utworzyła w ułamku sekundy ognistą kulę rozprzestrzeniającą się, a gdy dosięgła ziemi, zaczęła formować się rosnąca w górę gigantyczna chmura o kształcie grzyba. Na ziemi, w epicentrum wybuchu, wytworzyła się temperatura 6000°C. Dopiero, gdy samolot był w odległości 580 km od Hiroszimy, strzelec ogonowy, sierż. G. Caron zameldował, że chmura dymu o kształcie grzyba przestała być widoczna.

JAKIE BYŁY SKUTKI?

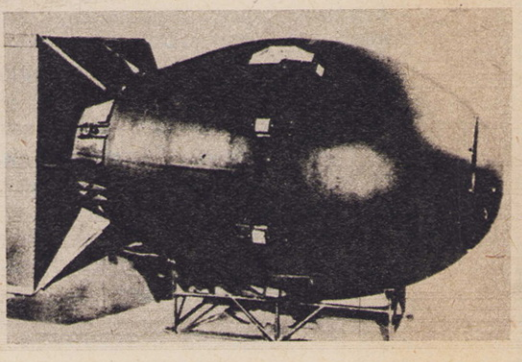
Według danych amerykańskich w Hiroszimie zginęło natychmiast lub otrzymało śmiertelne rany ok. 80 tys. ludzi. Według zaś źródeł japońskich w mieście tym zostało zabitych 140 tys., a 79 130 było rannych. Spalonych zostało całkowicie 47 969 domów, a 3818 było całkowicie zburzonych. Miasto przestało właściwie istnieć.

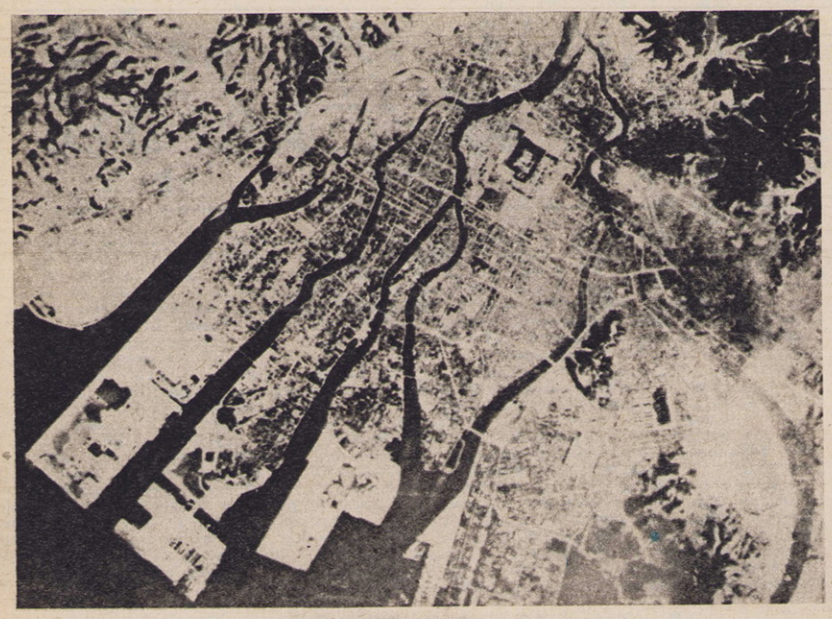
Atak jądrowy na Hiroszimę nastąpił bezpośrednio po odwołaniu alarmu lotniczego, co było całko-

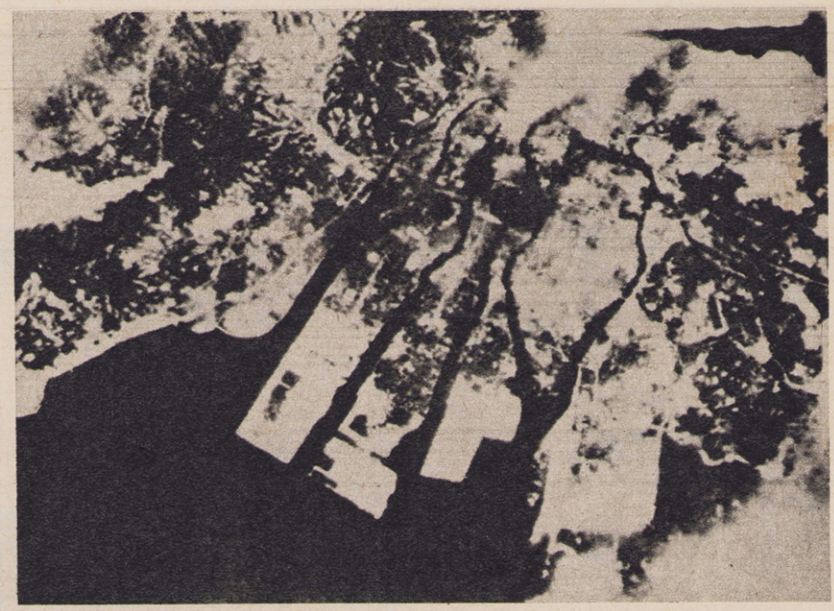
PIERWSZE BOMBY ATOMOWE



▲1 2▼







1. Bomba atomowa „Little Boy" zrzucona na Hiroszimę była uranowa. Jej długość wynosiła — ok. 3 m, średnica — 0,62 m, a masa — 4 100 kg. Bomba była ozdobiona podobizną gwiazdy filmowej Rity Hayworth. Moc — 20 kT.

2. Bomba atomowa „Fate Man" zrzucona na Nagasaki była plutonową (typu „Fat Man"). Jej długość wynosiła — 3,25 m, średnica — 1,52 m, a masa 4 540 kg. Moc — 20 kT.

Zasada działania obu bomb była taka sama, a do ich budowy wykorzystano cały posiadany w USA materiał atomowy (rozszczepialny). Pod względem technicznym były one prymitywne, robione pospiesznie i nie nadawały się do produkcji seryjnej. Były też niebezpieczne dla swoich. Po czterech katastrofach przeciążonych B-29 przy startach próbnych, kierownik zespołu naukowego (kpt. komandor porucznik) W. Parsons zwrócił się nawet do sztabu na Saipanie o odłożenie nalotu. Wybuch bomby przy starcie mógł spowodować zagładę kilku tysięcy lotników i osób obsługi oraz setek B-29 znajdujących się na Tinianie. Uzyskał jednak tylko radę, by znalazł sposób na zabezpieczenie bomby przed ewentualnym wybuchem przy starcie. Nalot musiał się odbyć w wyznaczonym terminie bez względu na ryzyko startu. Naukowcy rozwiązali problem dosłownie w ostatnich kilku godzinach, odłączając wszelkie przewody elektryczne, które potem w locie łączył mozolnie sam W. Parsons.

Fakt, że obie bomby użyto bez prób lotniczych i naziemnych (miały znaczne zmiany techniczne w porównaniu z „Fat Man" wypróbowaną w Alamogordo) jest tłumaczony dwojako: niezwykłym pośpiechem lub pewnością siebie uczonych.

Ze względu na dużą masę bomby atomowe mogły przenieść tylko największe bombowce strategiczne B-29, zrzucając je na spadochronach.

Za cenę opracowania i zbudowania pierwszej bomby atomowej można było w 1945 zakupić 1 667 bombowców B-29 Superfortress.

●

Prace nad bombą atomową były w II wojnie światowej zaawansowane w Niemczech (niezależnie: armia, ministerstwo łączności i SS), Japonii (niezależnie: armia i marynarka wojenna — pierwsze pełne informacje opublikowano w 1977—78; przy okazji wyjaśniła się zagadka znalezienia przez kontrwywiad amerykański w 1945 pierwiastków promieniotwórczych w byłym konsulacie niemieckim w Japonii) i ZSRR (pierwsze pełne informacje opublikowano w 1982—83). W. Brytania współpracowała z USA, lecz stopniowo była odsuwana od tajemnic technicznych. Prace amerykańsko-brytyjskie były ściśle utajnione przed sprzymierzeńcem radzieckim — i odwrotnie.

witym zaskoczeniem dla mieszkańców tego miasta. O godzinie 07:09 był bowiem ogłoszony alarm lotniczy, co jednak nie miało nic wspólnego z nadlatującymi bombowcami. Już o godzinie 07:41 odwołano ten alarm. Dziesiątki tysięcy ludzi zaczęły napływać do centrum miasta, aby przystąpić do pracy. Przy moście Aioi zaczęli pracować uczniowie z batalionów roboczych.

W pobliżu epicentrum wybuchu topił się metal. 6300 dzieci, które pracowały przy porządkowaniu terenu zginęło natychmiast. W odległości 4 km od epicentrum wybuchu ludzie ulegli poparzeniom i napromieniowaniu. Efekt gigantycznej eksplozji był przerażający. Ziemię zalało morza ognia zmieszane z huraganowym wichrem, który przewracał największe budowle, rozsypując je jak domki z kart. Zmieniał w rumowiska mosty, drogi i ulice. Niezależnie od dziesiątków tysięcy ludzi, którzy dosłownie przestali istnieć, tysiące innych doznało straszliwych obrażeń i umierało potem powoli przez długie dni, tygodnie i miesiące, a nawet całe lata. Wiele ofiar atomowego bombardowania, którym udało się jakoś przeżyć, do dzisiaj cierpi straszliwe męczarnie. Skutki wybuchu, a zwłaszcza promieniowania przenikliwego, przeniosły się w genach także na dzieci, które rodziły się i rodzą z wrodzonymi wadami.

Dla Nagasaki, drugiego po Hiroszimie japońskiego miasta, na które też została zrzucona amerykańska bomba atomowa, czas zatrzymał się o godzinie 11:02 w dniu 9 sierpnia 1945. Upiorny, oślepiający błysk, a potem koszmarna, ogromna chmura dymu w kształcie grzyba przesłoniła całe niebo i słońce. Efekt gigantycznej eksplozji był tutaj też przerażający. Według źródeł japońskich, zabitych zostało 73 884 ludzi, a 74 909 zostało rannych. Całkowicie spalone zostały 11 574 domy, a całkowitemu zburzeniu uległo 1326 domów. Bomba wybuchła na wysokości 500 m nad dzielnicą Matsuyama-cho.

Obie bomby atomowe posiadały prawie taką samą energię wybuchu równoważną 20 kilotonom trotylu, lecz z powodu pewnych nierówności terenowych liczba ofiar w Nagasaki była mniejsza. Śmiertelność w strefie o promieniu 800 m od punktu zerowego (punktu na powierzchni ziemi, nad którym miał miejsce wybuch) wyniosła 90%. W odległości do 800 m od punktu zerowego wszystkie budynki zostały doszczętnie zburzone, włącznie z budynkami specjalnie umocnionymi przeciw trzęsieniom ziemi. Poza tym rejonem w odległości 2,5 km większość budynków również uległa zniszczeniu. W wyniku wybuchu nastąpił olbrzymi wzrost temperatury i bardzo silna emisja promieniowania cieplnego, powodujące duże oparzenia ludzi i prawie natychmiastową ich śmierć w promieniu do 1200 m.

Czy użycie bomby atomowej przeciwko Japonii znajdowało uzasadnienie z punktu widzenia wojskowego? Do tej pory jest to jedna z najbardziej spornych kwestii.

Podstawowe wątpliwości zawierają się w pytaniu, powtarzanym do dziś: czy w końcowym okresie II wojny światowej, kiedy wykruszyła się potęga Japonii pod uderzeniami wojsk USA i sprzymierzonych, kiedy jednocześnie związki operacyjne Armii Radzieckiej przegrupowane z frontów europejskich były przygotowane do zadania armiom japońskim na kontynencie azjatyckim ostatecznego ciosu, uzasadnione było względami militarnymi użycie tak straszliwej broni masowego rażenia?

Wielu naukowców, a zwłaszcza historyków, podkreśla dziś, że z jednej strony Stanom Zjednoczonym zależało na zmuszeniu Japonii do szybkiej kapitulacji, zanim Związek Radziecki przystąpi do wojny przeciwko niej, bowiem Japonia miała stać się wyłączną domeną wpływów USA (w przeciwieństwie do podzielonych w Poczdamie na 4 strefy Niemiec). Z drugiej strony, Amerykanie chcieli zademonstrować swoją siłę wobec Związku Radzieckiego, by tym samym zmusić go do ustępstw w toczących się dyskusjach na arenie międzynarodowej o przyszły kształt Europy i świata. W tym świetle spraw, bomby zrzucone na Hiroszimę i Nagasaki stały się w istocie początkiem „zimnej wojny" Zachodu wobec Związku Radzieckiego i nowo powstałych państw socjalistycznych.

●

Lekcja Hiroszimy i Nagasaki stanowi dla wszystkich pouczenie, żeby ludzkość już nigdy więcej nie naraziła się na ryzyko wojny z użyciem broni jądrowej.

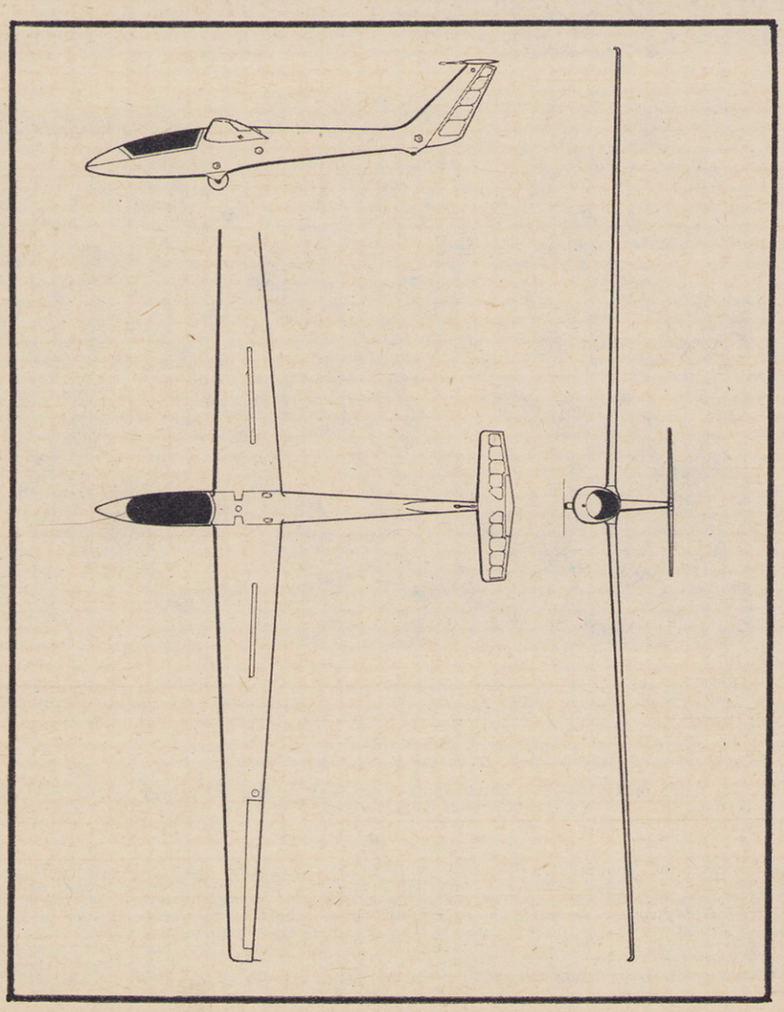
W chwili obecnej z raportów ONZ wynika, że moc wybuchowa broni masowej zagłady, nagromadzonej na naszej planecie, przekroczyła już milion bomb takich, jakie 6 i 9 sierpnia 1945 spadły na Hiroszimę i Nagasaki. Dokonano też i innego szacunku: na jednego mieszkańca świata przypada niszczycielska siła nuklearna równa ok. 3 tysiącom ton materiałów wybuchowych, podczas, gdy dla uśmiercenia jednego człowieka wystarcza tylko parę gramów trotylu.

Wszystko to w połączeniu z agresywną polityką bloku NATO sprawia, że w świecie rośnie trwoga, a każda inicjatywa zmierzająca do zahamowania wyścigu zbrojeń i atomowego szaleństwa witana jest przez ludzkość z nadzieją i ulgą. Dzisiaj hasło: „Nigdy więcej Hiroszimy, nigdy więcej Nagasaki!" stało się zawołaniem milionów ludzi walczących o utrzymanie pokoju.

CZESŁAW KRZEMIŃSKI

Zdjęcia wybuchu atomowego nad Hiroszimą (z lewej) i Nagasaki (z prawej)

KONSTRUKCJE LOTNICZE PRL



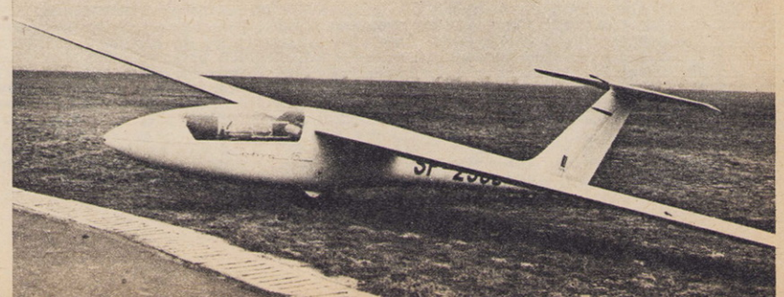
SZYBOWIEC WYSOKOWYCZYNOWY SZD-36 COBRA-15

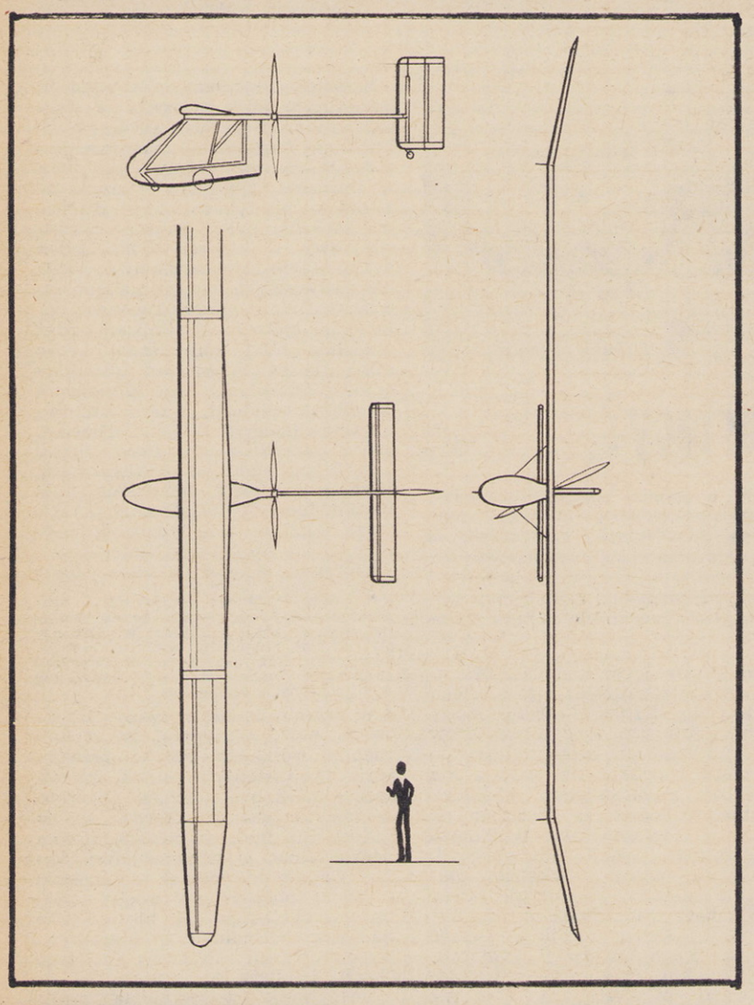
W 1968 opracowano w SZD w Bielsku wysokowyczynowy szybowiec SZD-36 Cobra-15, będący rozwinięciem szybowca SZD-32 Foka-5, przeznaczony na Szybowcowe Mistrzostwa Świata w 1970. Początkowo był on nazwany Foka-6, a następnie Cobra. Zespół pod kierunkiem inż. Władysława Okarmusa starał się uzyskać szybowiec lepszy od Foki-5 i zaprojektował od razu dwie odmiany: SZD-36 Cobra-15 (15 m) o zoptymalizowanych parametrach szybowca zawodniczego klasy standard oraz SZD-39 Cobra-17 (17 m) — popularny szybowiec klasy otwartej, którego brak odczuwały aeroklubu. Przyjęta koncepcja konstrukcyjno-technologiczna umożliwiła maksymalne wykorzystanie sprawdzonych już zespołów Foki-5 oraz dopasowanie się do istniejącego warsztatowego oprzyrządowania kadłuba. W ten sposób skrócono czas prac i obniżono ich koszt.

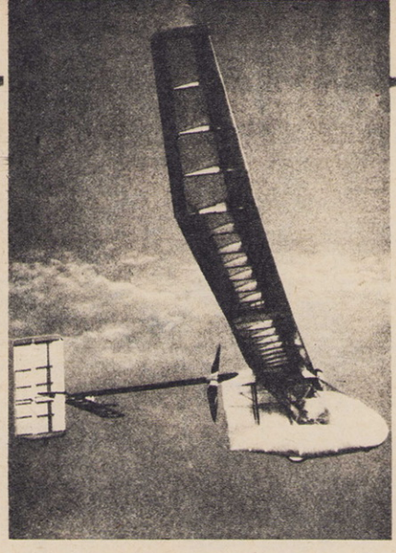
Szybowiec Cobra-15 oblatał 1969-12-30 pil. dośw. Adam Zientek, zaś oblot Cobry-17 odbył się 1970-03-17. Szybowce seryjne Cobra-15A budowano w SZD w Bielsku oraz w ZSLS we Wrocławiu. W latach 1971—77 zbudowano 293 szybowce, a łącznie z Fokami — 629. Wykonano dwie Cobry-17.

Cobra-15 przypominała wyglądem szybowiec Foka-5, lecz występowały zasadnicze różnice w konstrukcji i osiągach. Skrzydła o większym wydłużeniu miały cieńsze profile Wortmanna: FX-61-168 u nasady i FX-60-1261 na końcach, wznios 2° oraz obrys trapezowy. Konstrukcja 1-dźwigarowa z dwuobwodowym kesonem ze sklejonych 2 warstw sklejki z zewnętrznym pokryciem z laminatu epoksydowego. Do formowania skrzydła zastosowano metodę podciśnieniową. Szczelina lotki jest zakryta od dołu duralową membraną, zaś płyty hamulca aerodynamicznego mają elastyczną nakładkę z laminatu, dopasowującą się do powierzchni ugiętego skrzydła. Kadłub konstrukcji drewnianej, półskorupowej. Powierzchnie rozwijalne kryte sklejką, zaś nierozwijalne i wnętrze kabiny z laminatu. Jednoczęściowa osłona kabiny odsuwana do przodu i odrzucana w razie awarii, z zamkiem do zamykania z zewnątrz. Koło podwozia całkowicie wciągane w kadłub i po obrocie o 90° układa się płasko na dnie, zaś luk zasłonięty jest pokrywą (patent). W ten sposób uzyskano dużo przestrzeni dla bagażnika. Płoza tylna stalowa, amortyzowana, z osłoną z laminatu i z wymienną stopką. Wyposażenie: 7 przyrządów pokładowych, aparatura tlenowa oraz zaczep do holu zabudowany na dnie kadłuba. Usterzenia T, konstrukcji przekładkowej z laminatu. Usterzenie wysokości płytowe z klapką. Oryginalny układ wyważania szybowca w locie. W szybowcu Cobra-17, oprócz zwiększenia rozpiętości o 2 m, dodano instalację balastu wodnego (2 miękkie zbiorniki po 30 dm³) w kesonie płata, z zaworem w górnym bagażniku i spustem w spodzie kadłuba. Pilot F. Kępka zajął na mistrzostwach świata w Marfie (USA) w 1970 trzecie miejsce na Cobrze-15. Szybowiec ten by eksportowany do 15 krajów. (K)

DANE TECHNICZNE. Cobra-15 (w nawiasach Cobra-17): Wymiary: rozpiętość — 15 (17) m, długość — 7 (7) m, wysokość — 1,6 (1,6) m. Masy: własna — 257 (298) kg, całkowita max. — 385 (430) kg. Osiągi: doskonałość przy 94 (96) km/h — 37,4 (41), min. opadanie przy 77 (71) km/h — 0,68 (0,62) m/s, prędkości: min. — 67 (65) km/h, max. — 250 (240) km/h. W porównaniu z szybowcem Foka-5, Cobra-15 i Cobra-17 miały większą doskonałość, odpowiednio o 8,5% i 20%, przy prędkościach większych o 11% i 11,4%.







MIEŚNIOLOT MacCREADY BIONIC BAT

Konkursy organizowane przez Royal Aeronautical Society (Wielka Brytania) dla zdobycia nagrody Henry Kremera wpłynęły na uzyskanie nowych osiągnięć w zakresie powolnego lotu realizowanego za pomocą napędu mięśniowego. Od pierwszego lotu tego typu minęło już 50 lat (Haesler Villinger we Frankfurcie) i w tym czasie opracowano już ponad 40 różnych konstrukcji. Obok długości i czasu lotu powstała również rywalizacja w zakresie prędkości przelotu.

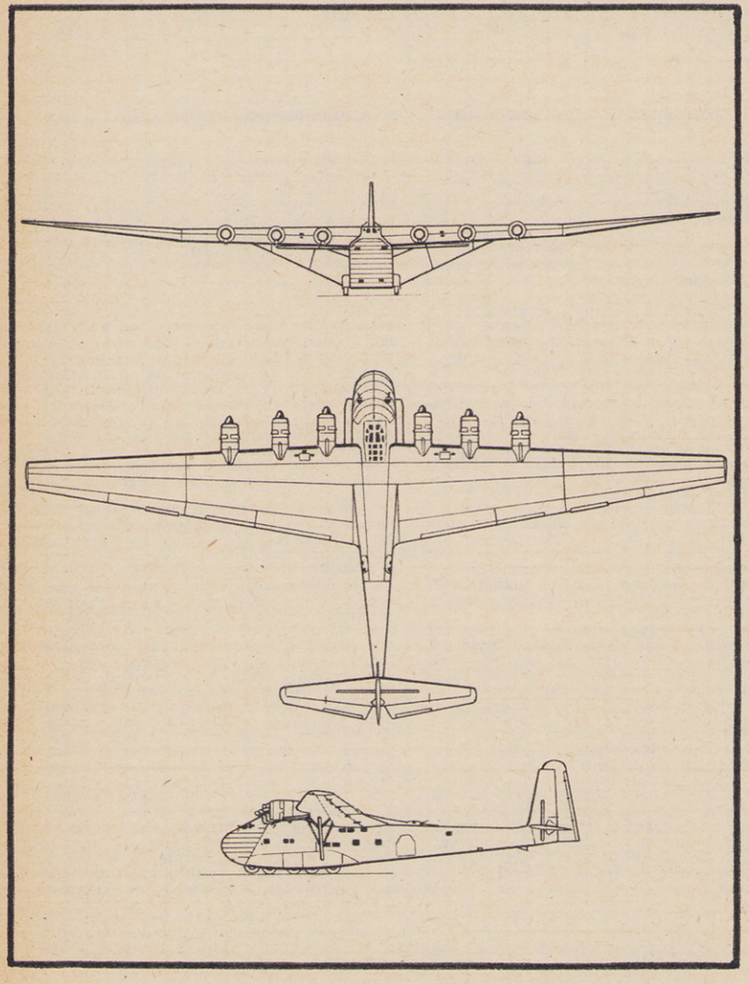
Konstruktor P. MacCready (USA) po zmniejszeniu mięśniolotu Albatross uzyskał nowy typ Grossamer Penguin, w którym wykorzystał energię słoneczną do napędu elektrycznego, a z niego wyłonił Swift o rozpiętości 12,8 m wyposażony w 3 silniczki (2 do napędu i 1 jako generator). Po zwiększeniu rozpiętości do 16,76 m przemianował Swifta na Bionic Bat, na którym 1983-09-25 wykonano lot w czasie 2 min 38,69 s, zaś 1984-12-02 uzyskano prędkość 37,74 km/h.

Bionic Bat jest górnopłatem zbudowanym w układzie konwencjonalnym wyposażony w skrzydło podparte małymi zastrzałami, umocowanymi w połowie wysokości boków kadłuba. Pod skrzydłem umocowano oprofilowaną kabinę, w której pilot nogami przy przełożeniu 2,7:1 napędza dwułopatowe śmigło pchające z prędkością 245 obr/min, korzystając z plastykowego łańcucha. Śmigło umieszczone jest na rurze stanowiącej tył kadłuba, na której w jej końcowej części zabudowane są rozsunięte jednoczęściowe usterzenia, przy czym usterzenie wysokości jest umieszczone przed usterzeniem kierunku.

Podwozie stanowią: koło główne oraz maleńkie kółka w przodzie kabiny oraz pod usterzeniem kierunku. Skrzydło charakteryzuje się brakiem skosu oraz obrysem trapezowym w części wewnętrznej, prostokątnym w partii lotek oraz trapezowym z zaokrągleniami w częściach zewnętrznych, które mają dość znaczny wznios i są wyposażone w małe płozy podporowe. Konstrukcja skrzydła jest jednodźwigarowa z przednim kesonem i żeberkami. Całość konstrukcji pokryto specjalnym lekkim i wytrzymałym pokryciem.

Mięśniolot wyposażono w pomocniczy napęd w postaci 1 silnika Astro 40 i 40 zespołów generatorowych ze względu na uzyskanie zwiększenia prędkości lotu. (K)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 16,76 m, pow. skrzydła — 13,8 m², wydłużenie — 20,4, średnica śmigła — 2,28 m. Masa: własna — 32 kg. Osiągi: prędkość przelotowa — 35,4 km/h.



SAMOLOT TRANSPORTOWY Me-323 GIGANT

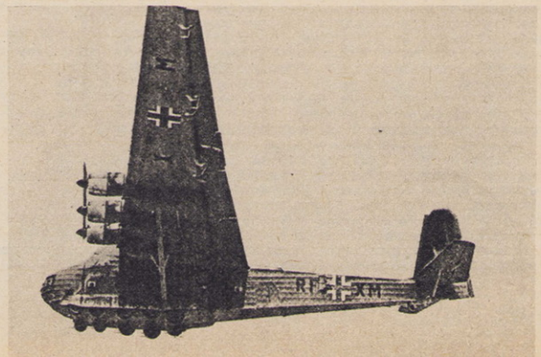
Prowadząc wojnę na olbrzymich obszarach, obejmujących całą Europę i północną Afrykę, III Rzesza odczuwała od początku poważne trudności transportowe. Ciągle brakowało odpowiedniego sprzętu do przewożenia oddziałów i ładunków wojskowych. Duży udział w wysiłku transportowym miało lotnictwo i w czasie wojny powstało wiele konstrukcji samolotów oraz szybowców, mniej lub więcej udanych. Niektóre konstrukcje powstały drogą improwizacji wymuszonej warunkami wojennymi, głównie brakiem materiałów lotniczych. Przykładem był system transportowy zaprojektowany przez biuro konstruktorskie W. Messerschmitta w 1940. Był to początkowo olbrzymi szybowiec oznaczony Me-321, ale brakowało dla niego odpowiedniego holownika. Ju-90, który nadawał się do tego, nie był produkowany w większych seriach, a zastosowanie do holowania jednego szybowca 3 samolotów Me-110 było, jak się okazało, przedsięwzięciem zbyt ryzykownym. Problem rozwiązał przejściowo specjalnie zbudowany, 5-silnikowy holownik He-111 Z, złożony z dwóch seryjnych He-111 połączonych nowym, środkowym odcinkiem płata. Trwały jednak prace nad zapewnieniem gigantycznemu płatowcowi własnego napędu. Gdy 4 silniki Jumo-211 okazały się niewystarczające, zastosowano 6 silników Gnome-Rhone-14N o mocy 730—800 kW każdy (zależnie od odmiany). Były to chłodzone powietrzem silniki gwiazdowe, produkowane we Francji, które uchodziły za silniki niestrategiczne (nie były stosowane do myśliwców ani bombowców).

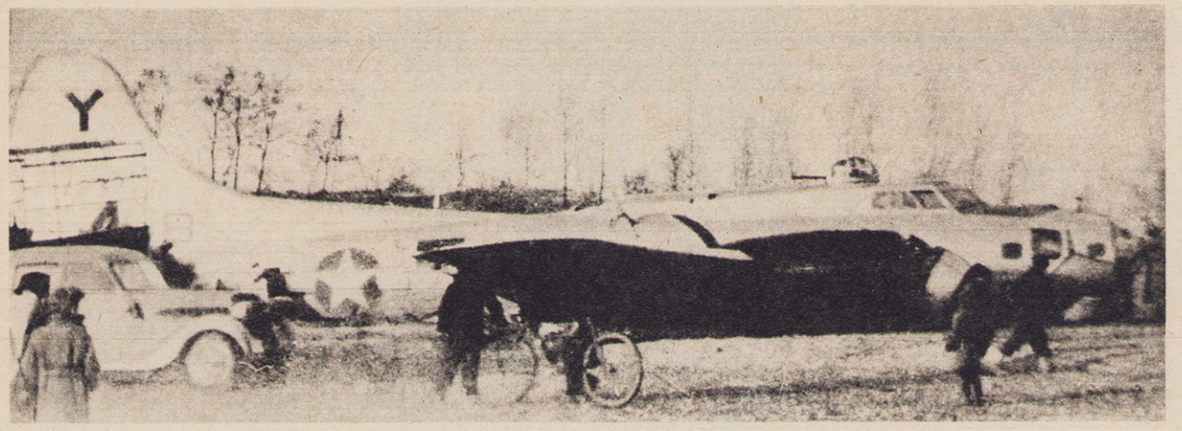
W 1942 dostarczono pierwsze samoloty Me-323 Gigant. Z rozpiętością 55 m był to wówczas największy (wymiarowo) samolot świata. Ogółem zbudowano ok. 200 szybowców Me-321 i samolotów Me-323, których najważniejsze odmiany były oznaczone D i E.

Me-323 był konstrukcji mieszanej, z materiałów niereglamentowanych. Skrzydła drewniane były wyposażone w szczelinowe klapy i lotki. Kadłub o strukturze kratownicowej z rur stalowych, kryty płótnem, mieścił w przodzie ładownię mogącą pomieścić do 10 Mg ładunku lub do 130 żołnierzy. Dziób kadłuba otwierał się na boki. Niskie, stałe podwozie 10-kołowe ułatwiało załadunek. Problemem była obrona samolotu. Stosowano uzbrojenie złożone z 8 k. masz. MG-15 (7,9 mm) lub 5 MG-131 (13 mm) rozmieszczonych w różnych częściach kadłuba, w tym w połówkach przednich drzwi. Niektóre odmiany miały dodatkowe stanowiska na górnej powierzchni płata.

Me-323 okazały się bardzo przydatne do zaopatrywania frontu i ewakuacji oddziałów niemieckich (np. z Afryki), ale były to samoloty latające nisko i powolnie, będące łatwym łupem myśliwców alianckich, w tym również polskich, a także skutecznym celem ognia naziemnego partyzantów. (J. S.)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 55 m, długość — 28,5 m. Masy: własna — 28 000 kg, całkowita max. — 43 500 kg. Osiągi: prędkość max. — 200 km/h, zasięg — 1 100 km. Na zdjęciu Me-323 E-1, na rysunku Me-323 D-1.





Na zdjęciu: latająca forteca Y4B-46337 po wylądowaniu w grudniu 1944.
Zdjęcie: I. Halicka i K. Trzebicki

Co się stało z załogą latającej fortecy? (2)

We wspomnieniach z lat okupacji, wydrukowanych w SP nr 28 z 14 lipca br., przypomniano wydarzenie słusznie nazwane „niecodziennym", które miało miejsce w grudniu 1944, tj. o lądowaniu alianckiego samolotu w pobliżu fortu w Borku Fałęckim (a raczej Jugowicach). Ponieważ zdarzenie to pamiętam, a samolot oglądałem wkrótce po lądowaniu oraz w trakcie jego przewożenia, ponieważ mieszkałem w odległości ok. 500 m od tego miejsca, pozwalam sobie dorzucić kilka informacji na ten temat.

Wydarzyło się to w dzień świąteczny, nie wiem już czy to była niedziela czy święta Bożego Narodzenia. Wracając z kościoła ok. godz. 10:00 słyszeliśmy głuchy dźwięk przelatujących bardzo wysoko ciężkich samolotów bombowych. Na czystym i błękitnym (jeszcze wtedy) niebie widoczne były liczne srebrzyste punkty. Leciały eskadrami wysoko, poza zasięgiem niemieckiej baterii przeciwlotniczej. W jakiś czas po tym, kiedy byliśmy już w domu, poderwał nas głośny ryk silników. Przez okno zobaczyliśmy lecący nisko olbrzymi samolot ze znakami rozpoznawczymi Stanów Zjednoczonych. Samolot leciał z kierunku zachodniego, w przybliżeniu po linii, która odpowiadała kierunkowi zamierzonego lądowania. Przypuszczalnie załoga wybierała miejsce bezpiecznego lądowania. Z późniejszych opowiadań pamiętam, że podobno w trakcie tego lotu samolot został ostrzelany z wież wartowniczych obozu jenieckiego, który był zlokalizowany przy ulicy (obecnie) Zawiłej; na co załoga samolotu „soczyście" odpowiedziała ogniem karabinów maszynowych i działka pokładowego.

W trakcie lądowania z wciągniętym podwoziem, na ośnieżonych polach odpadło jedno śmigło i leżało w odległości ok. 200 m od miejsca zatrzymania się samolotu.

Pierwszymi, którzy przybiegli na spotkanie byli mieszkańcy okolicznych domów. Porozumieli się z załogą liczącą 10 osób dzięki temu, że wśród załogi byli również Polacy. Nie wyrażali chęci ukrycia się ani obawy przed niewolą, a raczej cieszyli się ze szczęśliwego lądowania. Obdarowali przybiegłych chłopców sucharami i czekoladą w blokach, a nawet pozwolili zwiedzić wnętrze samolotu. Koledzy moi, którzy tam weszli, opowiadali, że widzieli palące się na podłodze jakieś papiery czy mapy; zauważyli także zdemolowaną tablicę przyrządów pokładowych w kabinie pilotów.

Od strony fortu nadbiegli Niemcy, ostrożnie zbliżając się z bronią gotową do strzału. Załoga samolotu nie zdradzała jednak zamiarów obrony. Dowódca zabrał załogę do samolotu i poddał się wraz z nią oficerowi niemieckiemu. Nadbiegli również żołnierze ze stojącego na stacji w Swoszowicach transportu wojskowego i wtedy już odpędzili dość liczną grupę mieszkańców otaczającą samolot. Po jakimś czasie przyjechały samochody z żandarmerią i zabrały lotników, wśród których jeden lub dwóch było rannych (lekko). Przy samolocie została warta pilnująca, by nikt nie zbliżał się do samolotu, niemniej jednak wielu z przybyłych wracało z różnymi pamiątkami, jak np. kawałkiem blachy aluminiowej z postrzelonego poszycia samolotu.

Samolot oglądałem i ja. Była to imponująco duża maszyna ze sterczącymi na wszystkie strony dwulufowymi karabinami maszynowymi i działkiem oraz zapasem amunicji w taśmach, widocznej przez przezroczystą plastykową część dziobową kadłuba. Był to samolot czterosilnikowy, z których tylko jeden był w stanie nieuszkodzonym. Według zasłyszanych wersji, samolot ten wracając znad bombardowanego celu leciał tylko na 2 silnikach, gdyż pozostałe miał uszkodzone. Lecąc niżej niż reszta biorąca udział w nalocie, dostał się nad Krakowem w zasięg artylerii przeciwlotniczej na tzw. Maderze (Wola Duchacka), która uszkodziła mu trzeci silnik. Lądowanie stało się koniecznością. Wybrane miejsce lądowania było niezabudowane, dostatecznie płaskie i tak duże, że dało szansę przyziemienia, jak się okazało szczęśliwego.

Być może, że te 40 lat, które minęły, zatarły już w pamięci wiele szczegółów, może niektóre przekręciły, bezbłędnie jednak pamiętam, że na kadłubie poniżej kabiny pilotów widniał napis: Candie, napisany literami niedrukowanymi, tak jak było w zwyczaju oznaczanie imion własnych samolotów w dywizjonach alianckich.

W tekście podałem własne informacje, które są pewne, bo je pamiętam, pozostałe zaś są przekazem zapamiętanych relacji innych osób i mogą być nieścisłe. Uważam jednak, że jeśli potwierdzą się w innych już znanych opisach, można będzie uznać je za prawdziwe. Napis: Candie nie dawał mi spokoju i nawet poświęciłem trochę czasu na poszukiwania, czy nie natrafię na jakąś wzmiankę w literaturze, wspomnieniach lotników z tego okresu. Niestety, bez skutku.

Jeśli moje wspomnienia wniosą coś nowego do zebranych już informacji lub potwierdzą już znane, będę tym w pełni usatysfakcjonowany.

JAN SAGAN

MAŁA ENCYKLOPEDIA LOTNIKÓW POLSKICH

ADAM HABER-WŁYŃSKI (1883—1921)

Urodził się w 1883 we wsi Hołdowięć, na Kielecczyźnie. Od wczesnej młodości pasjonował się sportem, szczególnie pociągały go dyscypliny sportowe wymagające ryzyka. Z lotnictwem zetknął się po raz pierwszy stosunkowo późno, bo w 27 roku życia, we Francji. Od razu odkrył swe powołanie i przeznaczenie. Z właściwą sobie energią przystąpił do szkolenia lotniczego.

Wiosną 1910 rozpoczął naukę pilotażu na samolocie jednomiejscowym w szkole Bleriota w Pau, pod kierunkiem inż. Leblanca. Następnie latał na samolocie dwumiejscowym w szkole Farmana w Mourmelon, gdzie w lecie otrzymał dyplom pilota. Fanatycznie rozmiłowany w lataniu, stawał od razu we Francji do konkursów lotniczych, brał udział w mityngach i pokazach, czym zwrócił na siebie uwagę przedsiębiorczych impresariów, którzy organizowali mu dalsze popisy lotnicze, wykorzystując go czasem niemiłosiernie.

Z Francji wyjechał do kraju i Rosji, występował z publicznymi pokazami w wielu miastach, m. in. w Wilnie, Petersburgu, Moskwie, Kijowie. W dniach 17–23 maja 1911 brał udział w konkursie lotniczym z udziałem 7 pilotów w Petersburgu, gdzie zajął pierwsze miejsce zdobywając nagrodę w wysokości 1075 rubli. 29 maja startował w pierwszej lotniczej niedzieli w Moskwie, zdobył 3 miejsce w konkursie wysokości lotu — 333 m (nagroda 500 rubli) i 3 miejsce w konkursie długotrwałości lotu (nagroda 269 rubli).

Od lata 1911 przebywał stale w Moskwie, pracował jako pilot oblatywacz fabryki samolotów Dux, w której budowano na licencji francuskiej samoloty Farman i Nieuport. Jednocześnie był instruktorem, a następnie szefem pilotów w szkole lotniczej tamtejszego aeroklubu — Moskiewskiego Towarzystwa Żeglugi Powietrznej, mającego swą siedzibę na lotnisku Chodynka (Pola Chodyńskie). W Moskwie wyszkolił ok. 300 pilotów. Równocześnie stał się uznanym asem pilotażu, szczególnie zasłynął w akrobacji lotniczej. Latał najczęściej na samolocie Nieuport, a jego ulubionymi figurami akrobacji — jak wspominają mu współcześni — były: korkociąg płaski, opadanie, ślizgi i pętle. W konkursach i mityngach zdobył mnóstwo nagród i odznaczeń.

27 sierpnia 1912 demonstrował w Moskwie, na konkursie samolotów wojskowych, piękne ewolucje na dwumiejscowym samolocie Dux (licencyjny Farman) z silnikiem Gnome o mocy 70 KM (51,5 kW); samolot ten uzyskał II nagrodę w wysokości 15 000 rubli. 21 maja 1913 wziął udział w konkursowym przelocie na trasie Moskwa—Sierpuchowo—Moskwa, z udziałem tylko 2 pilotów, z których przelot ukończył tylko Adam Haber-Włyński. W dniach 20 sierpnia — 20 września 1913 brał udział w nowym konkursie samolotów wojskowych; startował na samolocie Dux nr 3 i zadziwił obserwatorów znakomicie wykonanymi wirażami. Demonstrował też samolot Ju. A. Meller nr 1, pierwszy zbudowany w Rosji ze śmigłem pchającym. W tymże 1913 roku ustanowił na Nieuporcie dwa rosyjskie rekordy wysokości lotu: 2800 m i 3100 m.

Rosyjskie czasopismo lotnicze „Wozduchopławatiel" pisało w nr 6 z 1914, że Haber-Włyński jako pierwszy pilot prywatny wykonał w Rosji martwą pętlę. Tę mało znaną wówczas figurę pilot demonstrował na pokazach w Moskwie, Petersburgu, Kijowie i innych miastach Rosji. W kwietniu 1914 wykonał w Kijowie w jednym locie 16 martwych pętli, co uznano za rekord wszechrosyjski. Wielki książę Aleksander Michajłowicz odznaczył go srebrną odznaką — za zasługi w rozwoju lotnictwa rosyjskiego. 8 maja 1914 o siódmej wieczorem, w czasie oblatywania nowego samolotu Dux, nastąpiła katastrofa; Haber-Włyński doznał ciężkich obrażeń, a lecący z nim mechanik A. Muchin zmarł. Nie była to jedyna w jego życiu katastrofa lotnicza, miał ich dużo, odnosząc wielokrotnie ciężkie obrażenia cielesne, co go bynajmniej nie powstrzymywało od dalszego intensywnego latania.

Tak było i tym razem. Po majowej katastrofie stosunkowo szybko wyleczył się z obrażeń i powrócił do zdrowia. W lipcu 1914 wyjechał do Francji, gdzie zaczął latać w szkole wyższego pilotażu w Villa Coubley koło Paryża, prowadzonej przez słynnego pilota Rollanda Garrosa. Popisywał się tam na samolocie swą znakomitą akrobacją, czym wprawiał w zdumienie nawet Francuzów, zyskując przydomek „Le diable". Jako piąty z kolei pilot wykonał wszystkie znane wówczas figury wyższego pilotażu: pętle, zawroty, opadanie liściem, ślizgi na skrzydło, beczki i korkociągi. Należał do „Les Vieilles tiges" (Stare korzenie), grupy pilotów dyplomowanych przed I wojną światową, która bez względu na narodowość podtrzymywała więzi przyjaźni i krzewiła tradycje lotnicze.

W końcu lipca 1914, tuż przed wybuchem I wojny światowej, powrócił do Rosji. Pracował nadal jako oblatywacz w fabryce samolotów Dux i jako instruktor w moskiewskiej szkole lotniczej. W okresie wojny szkolił wielu uczniów, oblatał około 500 samolotów, wylatał blisko 10 000 godzin. Nie uniknął też następnych katastrof lotniczych. W jednej z nich doznał złamania nogi, która źle się zrosła i pozostała krótsza. Po Rewolucji Październikowej 1917 pozostał w Moskwie. Szkolił pilotów w nowo otwartej, 24 kwietnia 1918, radzieckiej szkole lotniczej. Tam też poznał Lenina, który parokrotnie przyjeżdżał na lotnisko na Polu Chodyńskim, spotykał się z pilotami i uczniami oraz przyglądał się lotom. Jak wspominają najstarsi radzieccy piloci, Adam Haber-Włyński należał do grona czołowych pilotów, którzy 1 maja 1918 swój kunszt pilotażu demonstrowali na lotnisku Chodynka w obecności Lenina.

Z początkiem 1919 Haber-Włyński powrócił do Polski. W pierwszych miesiącach rozpoczął pracę jako cywilny szef pilotów-instruktorów w Szkole Lotniczej w Ławicy koło Poznania, która w końcu roku przekształcona została na Wyższą Szkołę Pilotów w Ławicy. Pod jego kierownictwem w 1919 wyszkolono w niej 49 pilotów, w 1920 przeszkolono 115 pilotów. Na początku 1921 został zaangażowany na stanowisko głównego pilota oblatywacza w Wytwórni Samolotów E. Plage i T. Leśkiewicz w Lublinie, która produkowała na licencji włoskiej samoloty myśliwskie typu Balilla, do których przylgnęło (z racji niskiej jakości wytwarzania) określenie „latających trumien". Przepracował w lubelskiej wytwórni zaledwie pół roku.

21 lipca 1921, w czasie kolejnego oblotu samolotu Balilla, w trakcie wykonywania akrobacji na wysokości 50 m maszyna zapaliła się, straciła równowagę i runęła na ziemię, grzebiąc w swych szczątkach pilota Adama Haber-Włyńskiego. Pochowano go na cmentarzu w Lublinie.

Adam Haber-Włyński był wybitnym pionierem polskiego lotnictwa, w dziedzinie akrobacji lotniczej należał do czołowych pilotów świata. (jrk)

Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

Dla Polaków nazwa Hawker Hurricane kojarzy się nierozerwalnie z Bitwą o Anglię i dywizjonem 303. Ale Hawker Hurricane, to nie tylko Bitwa o Anglię i nie tylko dywizjon 303, ale historia wszystkich dziennych dywizjonów myśliwskich PSP, w których ten typ samolotu był na uzbrojeniu.

Samolot zaprojektowano w 1934 na zamówienie Ministerstwa Lotnictwa Wielkiej Brytanii (F36/34), pierwszy lot wykonał 6 listopada 1935. Po stosunkowo długich próbach skierowano go do produkcji seryjnej w 1937. Do chwili wybuchu wojny wyprodukowano 497 egz., które stały się sprzętem 18 dywizjonów myśliwskich. Jakkolwiek samolot ustępował samolotowi Me 109E, produkcja jego szybko wzrastała i do sierpnia 1940 wyprodukowano 2 309 egz., które stały się wyposażeniem większości dywizjonów myśliwskich uczestniczących w Bitwie o Anglię. Łącznie do września 1944 zbudowano 12 780 egz. wszystkich wersji w Wielkiej Brytanii i 1 451 egz. w Kanadzie.

Obok lotnictwa brytyjskiego samoloty Hurricane stanowiły sprzęt użytkowany przez pilotów: polskich, belgijskich, jugosłowiańskich, amerykańskich, czeskich, australijskich, nowozelandzkich, południowoafrykańskich i radzieckich (2 952 egz. dostarczono w ramach Lend-Lease).

Samoloty Hurricane walczyły na wszystkich frontach od Arktyki poprzez Europę, Azję i wyspy Pacyfiku. Uzyskały dobrą opinię samolotu myśliwskiego.

TABLICA

Hawker Hurricane Mk.I nr P3126 RF-A, na którym w 303 dywizjonie latał por. pil. Witold Urbanowicz. Samolot w typowym malowaniu okresu sierpień—wrzesień 1940. Powierzchnie górne i boczne w nieregularne plamy w kolorach ciemnozielonym (Dark Green) i sjena (Dark Earth), powierzchnie dolne w barwie nieba (Sky type S), litery kodowe dywizjonu (RF) i indywidualna (A) w barwie średni szary morski (Sea Grey Medium). Godło dywizjonu było jedynym symbolem świadczącym o przynależności samolotu do polskiego dywizjonu 303.

NASZE TRASY

LISTY

V-1 KOŁO KOWAR?

Obok Kowar istniał zakład, który w czasie wojny zajmował się produkcją lotniczą. Pracę w nim wykonywali jeńcy, z których ocalało kilku. Nie mieszkają w naszym kraju i produkcję tego zakładu znają tylko wyrywkowo. Na podstawie zasłyszanych wiadomości, posiadanych wyrobów, produkowanych tam i artykułu w „Kurierze Polskim", można wysnuć pewne przypuszczenia.

Mam dostęp do części produkowanych w tym zakładzie. Są to: stabilizator busoli giromagnetycznej, części urządzenia do sprawdzania pracy radiostacji, wyłączniki elektryczne do sterowania klapami, przełącznik do zdalnego sterowania anteną ramową radiokompasu, śmigiełko prądnicy, zbiornik oleju, łopata śmigła.

Pod koniec wojny, przy pomocy jeńców i mieszkańców miasta, Niemcy ładowali na wagony kolejowe silniki lotnicze i śmigła, zapakowane w trójkątne, drewniane skrzynie. Jeszcze po wojnie na terenie zakładu znajdowały się niekompletne samoloty.

Rozwiązanie tajemnicy nastąpiłoby, być może, po odkryciu zasypanych wejść do podziemnej części zakładu. O pracy w tej części zakładu opowiadał jeden z ówczesnych jeńców — mówił o tym, że byli prowadzeni grupą, z zawiązanymi oczami. Odsypywaniem tych wejść zajmowali się, w swoim czasie, uczniowie przyzakładowej szkoły. Znaleziono wówczas jedną podziemną halę, ale potem prac zaniechano. Na miejscu zasypanej windy zrobiono potem boisko do piłki siatkowej.

Sprawa jest o tyle ciekawa, że istnieje przypuszczenie o produkowaniu tam bomb-pocisków V-1. Wskazywałaby na to hamownia: mały budynek o grubych ścianach i małych wziernikach, wytopionej posadzce, dużych otworach w dachu. Mogły tam być sprawdzane silniki rakietowe.

Uważam, że montowano w tym zakładzie, z przywiezionych części, większe elementy samolotów i — być może — pociski V-1. Pod ziemią prawdopodobnie pozostały obrabiarki, materiał i części wyposażenia samolotów.

Bogdan Woźniesiński
Kowary

KONSTRUKTORZY TARPANA

Na łamach SP systematycznie prezentuje się „Konstrukcje lotnicze PRL". Dziś wielu zdarzeń nie da się odtworzyć szczegółowo, ale są takie, które zachowały się w dokumentach i pamięci ludzi. Chciałbym więc sprostować, że projekt wstępny i konstrukcję samolotu PZL M-4 Tarpan opracował jeden z zespołów Technicznego Ośrodka Konstrukcji WSK Mielec pod kierunkiem inż. Tadeusza Stępczyka — konstruktora prowadzącego M-4, a nie inż. Janusza Olenderka, jak podaje się m. in.: w SP nr 8/1985, w książce M. Krzyżana „Samoloty w muzeach polskich" (BSP nr 25) oraz w publikacji J. Babiejczuka i J. Grzegorzewskiego „Polski przemysł lotniczy". Inż. Janusz Olenderek był członkiem tego zespołu odpowiedzialnym za instalację paliwową i pneumatyczną zabudowaną w samolocie, co w niczym nie umniejsza jego udziału w pracach przy samolocie M-4 Tarpan. Wynika to zarówno z dokumentów, jak i relacji ustnych.

Jacek K. Danel
Mielec

POCZTA LOTNICZA

SZKOLENIE AGROPILOTÓW

Zbigniew Zygiel — Ciasna, woj. częstochowskie. Nie ma obecnie w Polsce możliwości zdobycia zawodu pilota rolniczego bezpośrednio w wyspecjalizowanym technikum agrolotniczym, bądź wyższej uczelni z takim, specjalistycznym wydziałem. Pilotów inżynierów, kandydatów do pracy w cywilnym lotnictwie zawodowym kształci natomiast Politechnika Rzeszowska, we współpracy z Ośrodkiem Szkolenia Personelu Lotniczego w Rzeszowie. Przygotowanie lotnicze wyniesione z tej uczelni upoważnia do starania się do pracy w agrolotnictwie, pod warunkiem dodatkowego przeszkolenia w lotach agro, które przeprowadza bezpośrednio zainteresowane przedsiębiorstwo. Wymagane minimum kwalifikacji dla kandydata na agropilota to licencja pilota samolotowego zawodowego II klasy i odpowiednio duża liczba wylatanych godzin (kilkaset). Licencję taką można też zdobyć w aeroklubie regionalnym, ale jest to bardzo trudne. Aerokluby szkolą bowiem pilotów samolotowych niemal wyłącznie w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego oraz dla potrzeb własnych. Inną sprawą jest fakt, iż obecnie agrolotnictwo ma wystarczającą liczbę pilotów i nie zgłasza zapotrzebowania na nowych.

WYBÓR ZAWODU

Sebastian Górski — Jegłownik, woj. elbląskie; Sławomir Materla — Mściwojów, woj. legnickie. Pochwalamy wybór zawodu pilota. Poza Liceami Lotniczymi w Dęblinie i Zielonej Górze (o których niedawno pisaliśmy na tym miejscu) nie ma jednak innej szkoły średniej, przygotowującej do tego zawodu. Ogólną drogą jest po prostu uczęszczanie do liceum lub technikum, najlepiej o kierunku mechanicznym, ale niekoniecznie, zgłoszenie się do najbliższego aeroklubu regionalnego w wieku 15 lat i rozpoczęcie tam szkolenia z chwilą ukończenia 16 lat, po uprzednim przygotowaniu i badaniach lotniczo-lekarskich. Warto przy tym wiedzieć, że pierwszeństwo w przyjęciu na szkolenie lotnicze w aeroklubie mają kandydaci do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej.

Natomiast średnią szkołą techniczną, która mogłaby zainteresować S. Materlę są **Lotnicze Zakłady Naukowe we Wrocławiu, przy ulicy Kiełczowskiej 43.**

GRÓB LOTNIKÓW

Tadeusz Matczak z Rudy Śląskiej poinformował nas o grobie polskich lotników na cmentarzu w Dłutowie k. Pabianic, przy trasie Pabianice—Bełchatów. Napis na grobie jest następujący: „Tu spoczywa załoga samolotu PZL-37 Łoś z 212 eskadry bombowej, zestrzelona nad Śladkowicami 4.IX.1939: por. obs. Kazimierz Żukowski, sierż. pil. Józef Siwik, kpr. strz. RTG Władysław Kramarczyk, kpr. strz. RTG Aleksander Stempnowski. Polegli w obronie polskiego nieba".

Dziękujemy za informację.

Test na wakacje

SPRAWDŹ SWOJĄ WIEDZĘ LOTNICZĄ

Z trzech odpowiedzi jedna jest prawidłowa. Wśród odpowiedzi prawidłowych — które należy nadsyłać pod adresem redakcji do 18 sierpnia 1985 — rozlosowane zostaną książki z Biblioteczki Skrzydlatej Polski.

1. W dniach 26 sierpnia — 25 września 1926 pewien porucznik pilot, z mechanikiem sierż. Leonardem Kubiakiem, wykonał na samolocie Breguet XIX, przelot na trasie Warszawa—Tokio—Warszawa, długości 22 600 km. Jak nazywa się ten pilot?
   a) Ludomił Rayski
   b) Stanisław Karpiński
   c) Bolesław Orliński
2. Pierwszą polską załogę, która w 1933 na balonie „Kościuszko" zwyciężyła w Międzynarodowych Zawodach Balonów Wolnych o Puchar Gordona Bennetta, przelatując 1 361 km w czasie 39 h 32 min, stanowili:
   a) Zbigniew Burzyński i Władysław Wysocki
   b) Władysław Pomaski i Franciszek Hynek
   c) Franciszek Hynek i Zbigniew Burzyński
3. Który z wymienionych pilotów ludowego Wojska Polskiego brał udział w pierwszym locie bojowym 1 Pułku Myśliwskiego „Warszawa" w rejonie przyczółka warecko-magnuszewskiego, 23 sierpnia 1944?
   a) Edward Chromy
   b) Michał Jakubik
   c) Medard Konieczny
4. Najdłuższą, regularną linią obsługiwaną przez samoloty PLL LOT, jest linia do:
   a) Bangkoku
   b) Montrealu
   c) Nowego Jorku
5. Która z wymienionych polskich załóg zdobyła w Aschaffenburgu (RFN) w 1980 pierwszy i jedyny jak dotąd złoty medal w samolotowych rajdowych mistrzostwach świata?
   a) Zdzisław Dudzik — Waldemar Kwiatkowski
   b) Krzysztof Lenartowicz — Edward Popiołek
   c) Witold Świadek — Andrzej Korzeniowski
6. Pilot automatyczny jest to:
   a) urządzenie do automatycznego sterowania samolotu bez udziału pilota
   b) pilot o wyuczonych na pamięć „automatycznych" odruchach
   c) nierealny wymysł specjalistów od literatury science fiction
7. Przechylenie jest to obrót wokół osi:
   a) pionowej
   b) podłużnej
   c) poprzecznej
8. Lotka jest to:
   a) klapka wyważająca na sterach
   b) ruchomy element skrzydła, wchodzący w skład usterzenia poprzecznego
   c) przeciwsłoneczna czapka pilota
9. Lot VFR jest to:
   a) lot grupowy o ściśle określonym położeniu statków powietrznych względem siebie
   b) lot wykonywany zgodnie z przepisami wykonywania lotów z widocznością
   c) lot wykonywany między zachodem, a wschodem słońca
10. Wyż w meteorologii to inaczej:
    a) cyklon
    b) antycyklon
    c) siła Coriolisa

OGŁOSZENIA DROBNE

Sprzedam do RC: 3-kan. aparaturę, silnik Eniya 09-III-XTV, model Tristar 10, nowe. Pawłowski, 02-763 Warszawa, Marsylska 7/65, tel. 42-71-99.

KLUBISKRA

Gabriel Ławniczak, ul. Starogardzka 48/2, 93-491 Łódź, ma do wymiany liczne numery TBiU (od 50 do 97), tomiki BSP: 5, 7, 8, 11, 14, 17, 19, 20—26; luźne numery „Skrzydlatej Polski" z lat 1973—79, „Małego Modelarza" z lat 1975—82, „Morza" z lat 1977—81 oraz książki o tematyce lotniczej i morskiej, a także model Łosia (1:72). Poszukuje: TBiU nr 3 i 22, „Skrzydlatej Polski" nr 1, 4, 7, 12 z 1983, książki „Wojna powietrzna w Europie", „Kariera bojowa śmigłowców", „Nowoczesny samolot wojskowy" oraz „Polskie samoloty wojskowe 1893—1939". Wszelkie informacje — na życzenie.

Cezary Zugaj, ul. Czerniejewska 11, 61-038 Poznań, poszukuje nowych silników modelarskich 3,5 oraz 6—10 cm³. W zamian odda nową wiertarkę Celma-Bosch lub ureguluje inaczej.

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK
LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY
Wyróżniony
Dyplomem Honorowym FAI (1966)

REDAGUJE ZESPÓŁ: redaktor naczelny — Jerzy R. Konieczny, zastępca redaktora naczelnego — Tadeusz Malinowski, sekretarz redakcji — Henryk Kucharski, zastępca sekretarza redakcji — Piotr Górski, redaktorzy — Wojciech J. Gawrych, Bogusław J. Witkowski, Janusz Wojciechowski, redaktor graficzny — Jolanta Kalita, redaktor techniczny — Wiesława Dymnicka, sekretariat redakcji — Wanda Szawarska.

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2. 00-373 Warszawa 1. Telefony: 27 33 78 — redaktor naczelny — sekretariat, 27 52 60 — zastępca redaktora naczelnego — sekretarz redakcji.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa, telefon — centrala 49-27-51 do 9.

CENA PRENUMERATY: kwartalnie — 390 zł, półrocznie — 780 zł, rocznie — 1 560 zł.

WARUNKI PRENUMERATY:

1) dla osób prawnych — instytucji i zakładów pracy:

— instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miastach wojewódzkich i pozostałych miastach, w których znajdują się siedziby oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" zamawiają prenumeratę w tych oddziałach,

— instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" i na terenach wiejskich opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

2) dla osób fizycznych — indywidualnych prenumeratorów:

— osoby fizyczne zamieszkałe na wsi i w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli,

— osoby fizyczne zamieszkałe w miastach — siedzibach oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych nadawczo-oddawczych właściwych dla miejsca zamieszkania prenumeratora.

Wpłaty dokonują używając „blankietu wpłaty" na rachunek bankowy miejscowego oddziału RSW „Prasa—Książka—Ruch".

3) Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto NBP XV Oddział w Warszawie Nr 1153-201045-139-11. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę pocztą zwykłą jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji i zakładów pracy.

Terminy przyjmowania prenumeraty na kraj i zagranicę:
— do dnia 10 listopada na I kwartał, I półrocze roku następnego oraz cały rok następny,
— do dnia 1 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty roku bieżącego.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 35 zł za słowo, ogłoszeń urzędowych, ogłoszeń reklamowych i handlowych komunikatów 75—90 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-846 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

Numery bieżące są do nabycia w Ośrodku Informacyjnym Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-846 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 (w godz. 12—16.30).
Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych artykułach, korespondencjach i listach oraz zmiany ich tytułów. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku: 1985-07-26. Zam. 6932. N-38.
PL ISSN 0137-866x ● Nr ind. 37606

KLUB 1:72

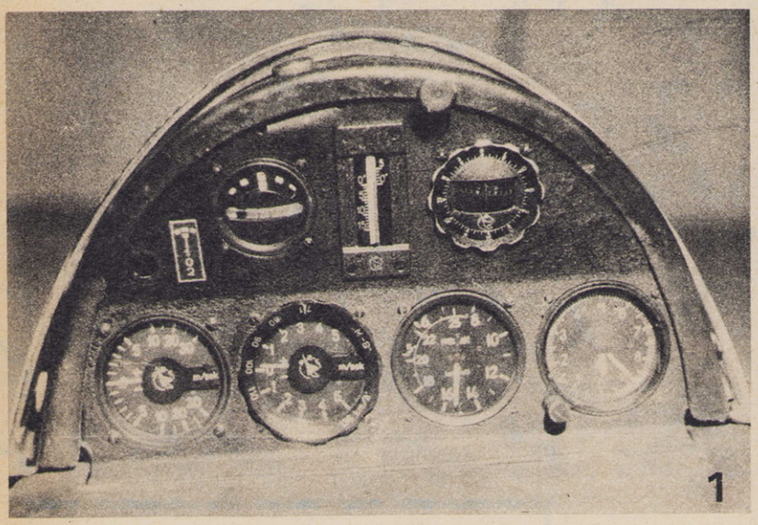
Hawker Tempest Mk V

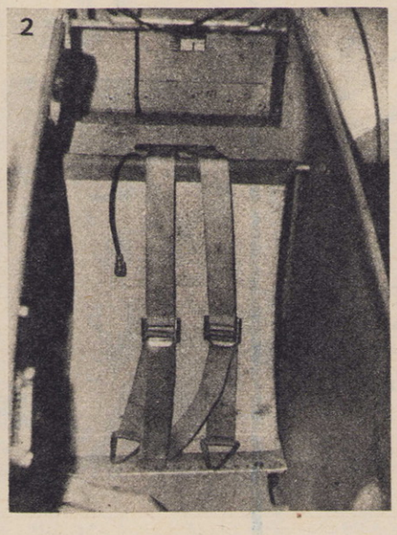
W Klubie 1:72 zamieszczamy u dołu strony trzeci arkusz rysunków samolotu Hawker Tempest Mk V II serii produkcyjnej: kadłub, skrzydło i statecznik poziomy w widoku z góry, przekroje skrzydła, podwozie główne w widoku z boku (1) i z przodu (2), kółko ogonowe w widoku z boku (3) i z przodu (4) oraz wewnętrzne powierzchnie owiewek podwozia głównego (5 i 6). Początek w SP nr 27 i 29/1985.

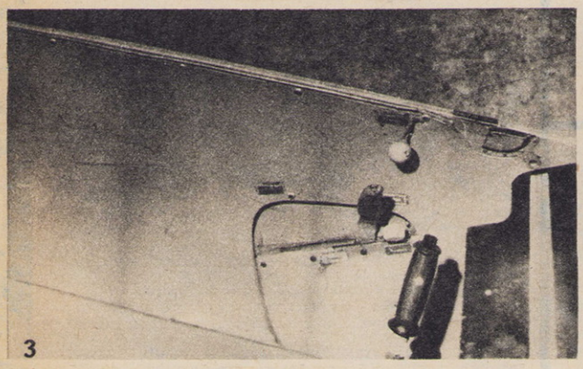
Szybowiec SZD-22C Mucha Standard

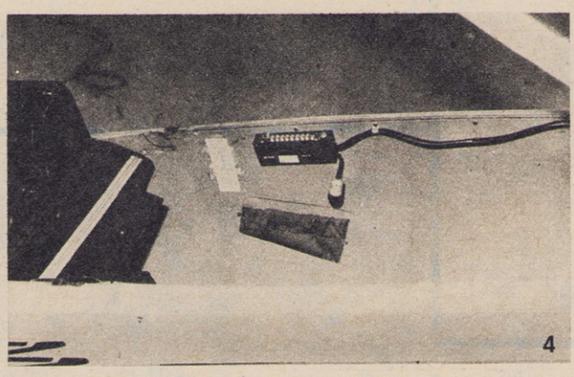
Dla modelarzy budujących model szybowca Mucha w podziałce 1:72 produkcji Podlaskich Zakładów Wytwórczych w Siedlcach publikujemy serię zdjęć wnętrza kabiny pilota szybowca SZD-22C Mucha Standard (SP-2258). Na zdjęciach: 1 — tablica przyrządów, 2 — fotel i pasy pilota, 3 — lewa burta kabiny pilota i rękojeść drążka sterowego, 4 — prawa burta kabiny pilota (po lewej stronie widoczny fragment tablicy przyrządów z rozłożonym stolikiem nakresowym), 5 — fragment tylnej części prawej burty kabiny pilota, 6 — mechanizm podnoszenia owiewki.

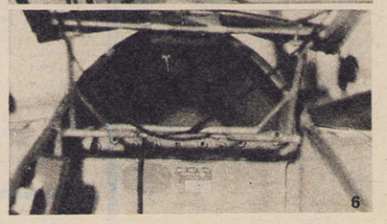
Tekst i zdjęcia:
WOJCIECH J. GAWRYCH

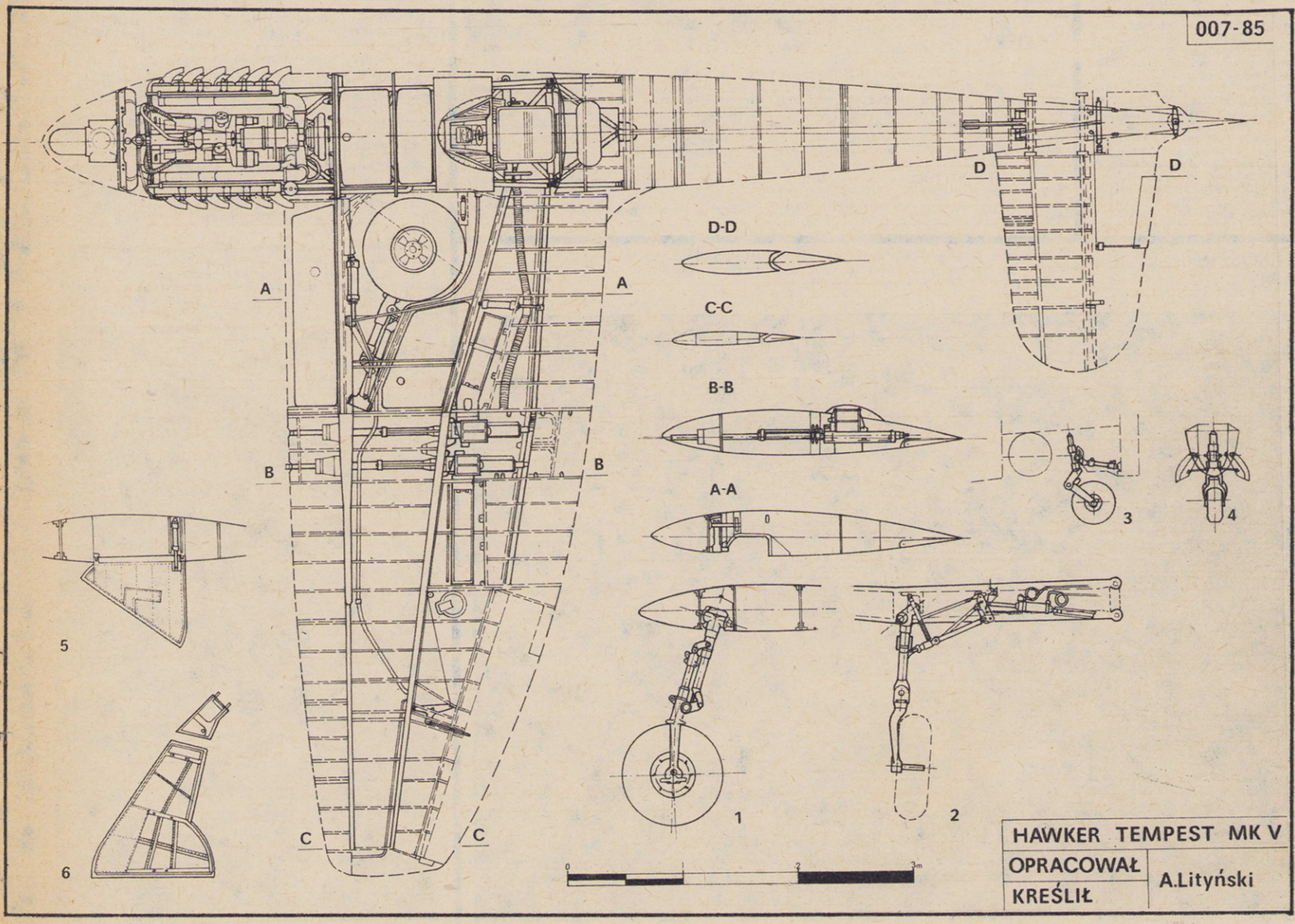












BALONY I LOTNIE SPRZED PÓŁTORA TYSIĄCA LAT?

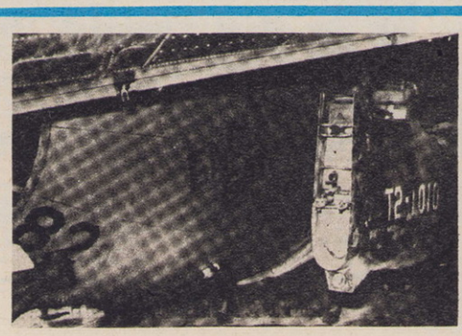
Amerykański archeolog i brytyjski aeronauta dokonali eksperymentu z najbardziej prymitywnym balonem na ogrzane powietrze, aby udowodnić, że Indianie z Peru znali tajemnicę latania. Powłokę z liści roślin nadrzecznych, z dodanym wyplecionym koszem, wypełnili gorącym powietrzem i wznieśli się na ok. 100 m oraz przelecieli nad pustynią. Istnieje również przypuszczenie, iż Indianie znali lotnię. Wykorzystując dominujący kierunek wiatrów pustynnych udało się współczesnemu pilotowi lotni oderwać od ziemi i latać w krążeniu przez ponad 90 min. A wszystko to zostało zainspirowane tajemniczymi znakami z Nasca, znanymi jako „pasy lotniskowe dla kosmitów", rysunkami „skrzydła delta" itp. Nasca znajduje się w pół drogi z Limy do Arequipa, a tajemnicze znaki można często oglądać z pokładów przelatujących samolotów pasażerskich. I jeszcze jedno: pilot lotni jest przekonany, że udało mu się wystartować (po wielu miesiącach prób) właśnie z miejsca oznaczonego na pustyni „skrzydłem delta". Tam to panowały zaczynające się przy samej pustyni powietrzne prądy wznoszące. Korzystał z motolotni, lecz w opisanym starcie silnik był odjęty. Pilot startował z nóg z pustyni płaskiej.

JESZCZE JEDEN REKORD

Rekordzista świata w przelocie (1984-09-14 do 18) balonem gazowym z USA (Caribou) do Włoch (Savona). Odległość — 5 688,03 km. Tym przelotem J. Kittinger (57 lat) z USA pobił rekordy odległości w czterech klasach balonowych (4 000 — 6 000 m³; 6 000 — 9 000 m³; 9 000 — 12 000 m³; 12 000 — 16 000 m³). Jest to wielokrotny rekordzista świata: 1957 — wzlot na balonie na 28 800 m; 1959-11-16 skok z balonu z 22 920 m; 1959-12-11 skok z balonu z 22 410 m (oba skoki na granicy wypadku; 1960-08-16 skok z balonu z 30 840 m (pomiar radarowy; pomiar przyrządowy — 30 990 m). W wolnym spadaniu — przez 25 600 m — rozwinął prędkość 614 km/h, a po 13 min 08 s. wylądował do 15 m od środka znaku. Był pilotem doświadczalnym.

ULM na SALONIE

Dwumiejscowy ULM Zodiac produkcji francuskiej. Jedna z nowości Salonu Lotniczego i Astronautycznego w Paryżu 1985. Sterowanie samolotowe. Silnik z dwułopatowym śmigłem pchającym.



Z prawej: samolot „Enola Gay" w muzeum w USA (wg stanu z 1982).

KARIERY

● Dowódca bombowca B-29 „Enola Gay" z wyprawy na Hiroszimę, płk Paul W. Tibbets podobno doznał potem obłąkania i wstąpił do jakiejś sekty religijnej. Według innych źródeł nie miało to nic wspólnego z samym lotem i zrzutem bomby. W chwili ujrzenia wybuchu nad Hiroszimą, jako dowódca bombowca przekazał do bazy zakodowany meldunek: „zadanie wykonane" (było to tylko jedno umowne słowo). Załoga samolotu powracała do bazy „planowym kursem najpierw w milczeniu, potem rozgadana jak zgraja uczniaków."

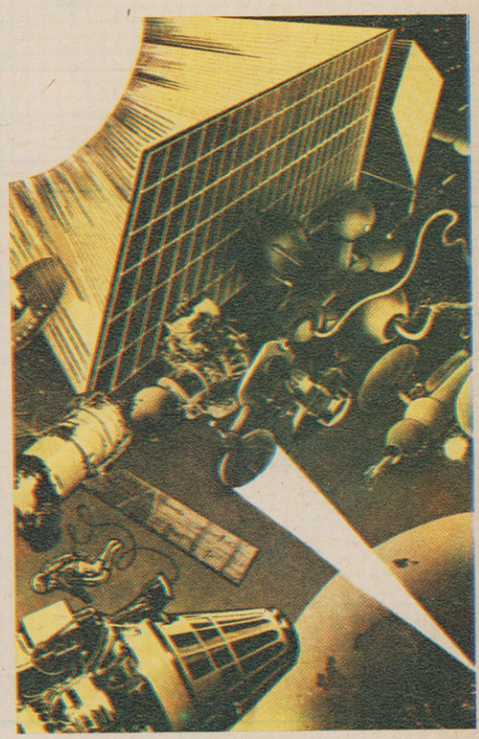
● Drugi pilot tegoż samolotu mjr R. Lewis (dodajmy: był do chwili startu na Hiroszimę pierwszym pilotem tej maszyny) został potem szefem kadr dużego przedsiębiorstwa, autorem wydanego pamiętnika z owego lotu, ojcem trojga dzieci.

KOSMOS 1985 — 3000

W ZSRR dr hab. L. Leskow opracował 1000-letnią prognozę uprzemysłowienia kosmosu, podzieloną na 12 przedziałów czasowych. Oto ona:

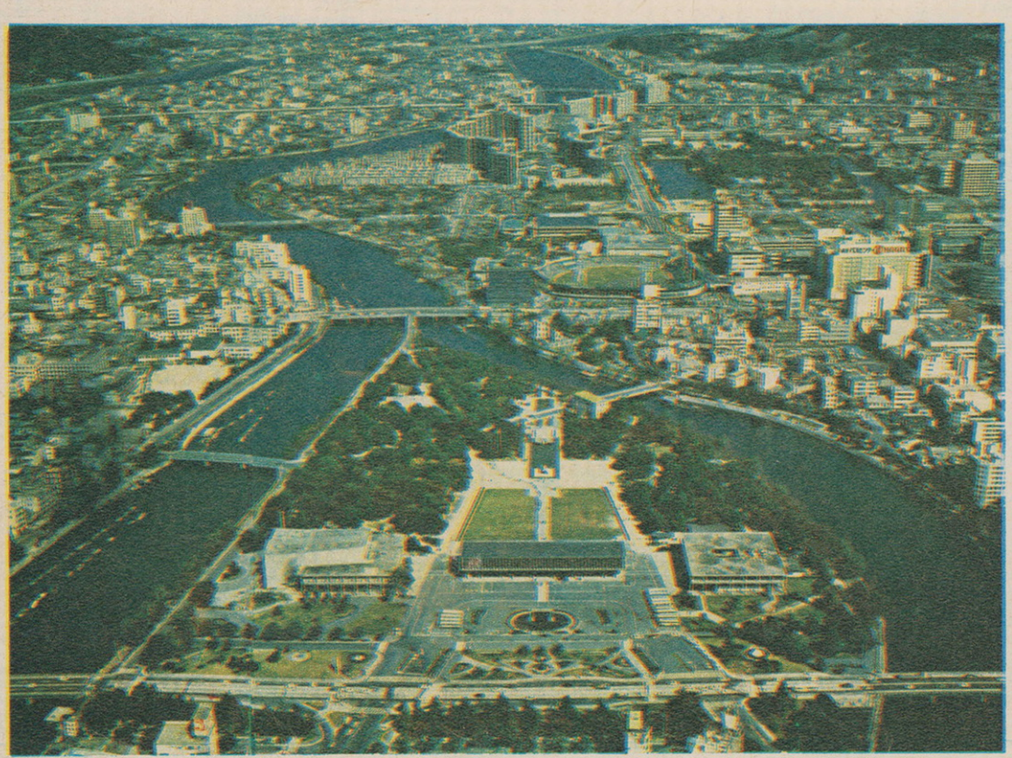
1. Produkcja doświadczalno-przemysłowa tworzyw ulepszonych (1985—1990).
2. Nowa generacja kosmicznych aparatów i urządzeń energetycznych. Rozbudowa kosmicznych systemów informatycznych. Przemysłowa produkcja tworzyw (1990—2000).
3. Globalny bank danych naukowo-technicznych. Kosmiczne linie przesyłowe energii na duże odległości. Oświetlanie Ziemi poprzez odbłyśniki orbitalne (2010).
4. Kosmiczne elektrownie słoneczne zaopatrujące Ziemię w energię (2050).
5. Jednolity kosmiczny system informatyki i energetyki przemysłowej (2120).
6. Uprzemysłowienie Księżyca w oparciu o miejscowe materiały budowlane i surowce: krzem, aluminium, żelazo, uran, cyrkon, wolfram, ołów, złoto itd. (2180).
7. Kosmiczny przemysł ekologiczny. Odtwarzanie zasobów przyrody. Globalne sterowanie pogodą (2300).
8. Wielkie budownictwo w kosmosie (2400).
9. Wykorzystanie zasobów innych ciał niebieskich, np. asteroidów, z ich transportem na wygodne orbity wokółziemskie (2500).
10. Opanowanie Wenus i Marsa (2700).
11. Systemy energetyczne oparte na nowych zasadach fizycznych. Na przykład wykorzystanie tzw. czarnej dziury w okolicy Układu Słonecznego — unikatowego obiektu astrofizycznego z masą niewielkiej planety, przyholowanego na orbitę geostacjonarną dla produkcji energii (2800).
12. Wykorzystanie nowych podstawowych odkryć w fizyce. Na przykład potwierdzenie hipotezy makro-mikrosymetrii naszego Świata przewidującej możliwość istnienia innych Wszechświatów będących dla zewnętrznego obserwatora tylko mikrocząstkami (3000).

Pojawienie się tworzyw lekkich jak plastyki (gęstość ok. 1 g/cm³) a wytrzymałych jak stal (np. 1 000 000 N/mm²) jest przewidywane ok. 2120. Da to możliwość budowy na Ziemi wielkich systemów transportowych wynoszonych w kosmos.



HIROSZIMA 1985

Widok z lotu ptaka Parku Pokoju w Hiroszimie, znajdującego się na trójkątnej wyspie, z obiektami upamiętniającymi wydarzenia sprzed 40 lat.



Zdjęcia i rysunki: Lech Zielaskowski, „FAI Bulletin", „Sputnik", archiwum.